

Către:

CONSILIUL NATIONAL DE SOLUTIONARE A CONTESTATIILOR

Str. Stavropoleos, nr. 6, Sector 3, Bucuresti

In atenția: D-nei. președinte FLORENTINA DRAGAN

Referitor: Contestatie - Procedura de achiziție publică având ca obiect atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Bistrița-Năsăud.

Anunt de participare: CN1036737/12.11.2021

Lotul: Lotul 6: Grupa (Pachet) P6 - 6 trasee COD CPV: 60112000-6 - Servicii de transport rutier public (Rev.2)

Valoare estimata fara TVA: 19.485.264,62 RON.

Entitate Contractanta: JUDETUL BISTRITA-NASAUD

De la: S. EXMITIANI S.A.

Data: 22.11.2021

CONSILIUL JUDEȚEAN		
JUDEȚUL BISTRITA-NĂSĂUD		
REGISTRATURA - INTRARE		
Nr. Document	V/27218	
Ziua 25	Luna 11	Anul 2021
Nr. file 06	Nr. anexe	
Mod. primire	posta	Nume N/D

Doamna presedinte,

Subscrisa, S. EXMITIANI S.R.L. cu sediul in Rebrîșoara, str. Principala, nr. 307, jud. Bistrița-Năsăud, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Bistrița-Năsăud sub nr. J06/78/2000, având CUI RO 12758182, Cont: RO79RZBR0000060002003282 deschis la banca Raiffeisen Bank Năsăud, Tel./Fax: 0263 361120, Mobil 0741231355, e-mail: exmitiani2000@yahoo.com, website: www.exmitiani.ro, reprezentata legal prin administrator Ani Daniel.

in contradictoriu cu:

JUDETUL BISTRITA-NASAUD, cod de identificare fiscala 4347550, adresa strada Petru Rareș, nr. 1, localitate Bistrita, Cod Postal 420080, Romania, Codul NUTS: RO112 Bistrita-Nasaud, adresa de e-mail: licitatii@cjbn.ro, Telefon: +40 0263230741, Fax: +40 0263214750, persoana de contact: Elisabeta Ungureanu, adresa web a sediului principal al autoritatii/entitatii contractante



NR: 27218

DATA: 25/11/2021

COD: 1DA4A

(URL) <http://www.portalbn.ro/cj/Pagini/default.aspx>, adresa web a profilului cumparatorului: www.e-licitatie.ro,

formulăm, în termen legal, în temeiul dispozițiilor **art. 4 alin. 1 lit. a** 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 National de Soluționare a Contestațiilor („**Legea nr. 101/2016**”), prezenta

CONTESTATIE

inregistrata la contestatoare sub nr. 456/22.11.2021

Împotriva prevederilor documentației de atribuire a „Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în județul Bistrița-Năsăud”, documentație publicată în SEAP în data de 12.11.2021, odată cu anunțul de participare nr. CN1036737/12.11.2021, Lotul 6: Grupa (Pachet) P6 - 6 trasee COD CPV: 60112000-6 - Servicii de transport rutier public (Rev.2).

În baza prezentei contestații solicitam următoarele:

I. IN PRINCIPAL

1. În conformitate cu prev. art. 26, alin.(1), lit. b) din Legea nr.101/2016 să dispuneți obligarea Entității Contractante la eliminarea prevederilor nelegale ale documentației de atribuire și la modificarea documentației de atribuire în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Concret, măsurile necesare în vederea restabilirii legalității pe care solicităm să le aprobați consistă în principal în:

- a. Eliminarea prevederilor nelegale din documentația de atribuire din procedura de atribuire;
- b. Modificarea documentației de atribuire în conformitate cu prevederile legale în vigoare, inclusiv Contractul de delegare;
- c. Completarea documentației de atribuire prin introducerea obligațiilor de serviciu public, care în mod nelegal nu au fost introduse și care sunt impuse prin actele normative incidente;
- d. Crearea simetriei între prevederile Caietului de sarcini al licitației, Regulamentul de funcționare a serviciului, Caietul de sarcini a serviciului și Contractul de delegare a gestiunii serviciului;

e. Completarea contractului de delegare a gestiunii cu prevederile Ordinului nr. 131/2019 ANAP/ANRSC.

2. Să dispuneți suspendarea procedurii de achiziție/atribuire, până la soluționarea prezentei contestații, în conformitate cu prevederile art. 22, alin.(1) din Legea 101/2016.

II. ÎN SUBSIDIAR

ÎN SUBSIDIAR, în măsura în care veți aprecia că nu este posibilă remedierea documentației de achiziție/atribuire, vă solicităm să dispuneți anularea procedurii de atribuire, în conformitate cu prevederile art. 26, alin (2), lit. c) din Legea nr.101/2016.

MOTIVE CARE STAU LA BAZA FORMULARII PREZENTEI CONTESTAȚII

In fapt, Entitatea Contractanta a inițiat procedura de achiziție publică de servicii având ca obiect atribuirea „*Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în județul Bistrița-Năsăud*”, prin publicarea în SEAP a Anunțului de participare nr. CN1036737, în data de 12.11.2021, dată la care subscrișa a luat la cunoștință conținutul documentației de atribuire.

Precizăm că documentația de atribuire menționată mai sus a fost aprobată de către Consiliul Județean Bistrița-Năsăud prin HOTĂRÂREA nr.118 din 30.09.2021 *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.*

De asemenea facem precizarea că, deoarece contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în județul Bistrița-Năsăud este un contract de servicii publice, îi sunt aplicabile:

- prevederile legale din domeniul achizițiilor sectoriale;
- prevederile Regulamentului (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;
- prevederile Legii nr. 51 din 8 martie 2006 a serviciilor comunitare de utilități publice;
- prevederile Legii nr. 92 din 10 aprilie 2007 a serviciilor de transport public local.

De altfel, acest aspect este stipulat chiar de Entitatea Contractanta atât în Fișa de date a licitației precum și în Anexa nr.1 la modelul contract, acte care fac parte din documentația de atribuire și reprezintă legislația aplicabilă.

Pe cale de consecință Entitatea Contractanta trebuia să țină cont, la întocmirea documentației de atribuire, de aceste prevederi legale.

În urma analizării conținutului documentației de atribuire, am constatat că aceasta conține prevederi nelegale, prevederi discriminatorii, prevederi incomplete sau distorsionate, care încalcă prevederile art.164 din Legea nr. 99/2016, prevederi potrivit cărora *„Entitatea contractantă are obligația de a elabora documentația de atribuire care conține toate informațiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției sectoriale, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire”*.

Toate aceste aspecte conduc la imposibilitatea întocmirii, de către operatorii economici interesați să participe la procedura de achiziție publică, a unei oferte ferme și clară, conducând la nerespectarea principiilor care guvernează activitatea de atribuire a contractelor de achiziție publică, în speță atribuirea unui contract de servicii publice, după cum vom arăta în cele ce urmează.

Față de conținutul cerințelor menționate în cadrul Documentației de atribuire, solicităm respectuos Onorabilului Consiliu să constate următoarele aspecte de nelegalitate ale procedurii de atribuire organizate de Consiliul Județean Bistrița-Năsăud și ale documentației de atribuire și să ia în considerare și măsurile de remediere pe care le vom propune punctual, în cele ce urmează:

I. ASPECTE DE NELEGALITATE DIN CADRUL DOCUMENTAȚIEI DE ATRIBUIRE

1.1. Motive de nelegalitate care vizează prev. IV.2.2) din Anunțul de participare nr. CN1036737/12.11.2021 – Termenul limita pentru primirea ofertelor sau a cererilor de participare, prev. pct. 8.4.2 din Caietul de sarcini și prev. pct. 6.2 din Modelul de Contract, referitoare la termenul de mobilizare

Decizia Entității Contractante de stabilire a termenului limita actual, adică data de 27.01.2022, pentru primirea ofertelor sau a cererilor de participare, reprezintă o primă abatere de legalitate în sensul că stabilirea acestui termen s-a făcut prin nerespectarea Regulamentului CE nr. 1370/2007, respectiv nerespectarea Comunicării Comisiei 2014/C 92/ 01, referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului CE nr. 1370/2007, privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, (Orientarea 2.3.2 alin.(2) și alin.(4), privind principiile transparenței, nediscriminării și crearea unei concurențe efective), unde se stipulează:

„alin. (2) Articolul 5 alineatul (3) oferă puține detalii suplimentare referitor la condițiile în care ar trebui organizată procedura competitivă de atribuire. După cum este prevăzut la punctul 2.4.1, procedurile de atribuire a contractelor trebuie să fie concepute astfel încât să creeze condițiile unei concurențe efective. Aplicarea principiilor generale ale tratatului, cum ar fi principiile transparenței și nediscriminării, implică de exemplu publicarea, împreună cu documentele de licitație, a criteriilor de evaluare aplicate pentru selecția ofertelor. Deși nu

este obligatoriu, statele membre pot aplica, dacă doresc, normele procedurale mai detaliate ale legislației Uniunii în domeniul achizițiilor publice, cum ar fi Directivele 2014/24/UE și 2014/25/UE sau Directiva 2014/23/UE privind concesiunile.

alin. (4) Pentru a le oferi potențialilor ofertanți șanse egale și echitabile, intervalul de timp scurs între momentul lansării procedurii competitive de atribuire și momentul depunerii ofertelor, precum și intervalul de timp cuprins între lansarea procedurii competitive de atribuire și momentul în care trebuie să înceapă operarea serviciilor de transport, trebuie să aibă o lungime adecvată și rezonabilă.”

În speță, discutăm de încălcarea art.5 (3) din Regulamentul CE nr. 1370/2007 și Comunicarea Comisiei 2014/C 92/ 01, Orientarea 2.3.2 alin. (2) și alin. (4) privind principiile transparenței, nediscriminării și crearea unei concurențe efective.

A doua abatere se refera la nerespectarea prevederilor art. 162*) alin.(1) din Legea nr. 99/2016, prevederi potrivit cărora:

„Fără a afecta aplicabilitatea prevederilor prezentei legi referitoare la perioadele minime care trebuie asigurate între, pe de o parte, data transmiterii invitației de participare la o procedură concurențială de ofertare și, pe de altă parte, data-limită pentru depunerea ofertelor/solicitărilor de participare, entitatea contractantă are obligația de a corela și stabili perioada de depunere a ofertelor în funcție de complexitatea contractului sectorial/acordului-cadru și de cerințele specifice, astfel încât operatorii economici interesați să beneficieze de un interval de timp adecvat și suficient pentru elaborarea ofertelor/solicitărilor de participare și pentru pregătirea documentelor de calificare și selecție care sunt solicitate prin documentele achiziției.”

Mai exact, conform acestor dispoziții, Entitatea Contractantă este obligată să acorde un interval de timp care trebuie să aibă o durată adecvată și rezonabilă, adică un interval adecvat și rezonabil de timp cuprins între lansarea procedurii competitive de atribuire și momentul în care trebuie să înceapă operarea.

Concret, prin cerințele din Caietul de sarcini al licitației, pentru atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public în județul Bistrita-Nasaud, se **impune ofertanților participanți la procedura de atribuire ca, la data depunerii ofertelor, aceștia să dețină întregul parc auto necesar, conform cerințelor din caietul de sarcini și din programul de transport.**

Pentru a putea înțelege mai bine de ce aceasta prevedere din documentația de atribuire este nelegală și pentru a putea reprezenta impactul negativ al acestei prevederi asupra EXMITIANI, sunt necesare câteva precizări terminologice cu privire la termenii stabilite prin documentația de atribuire.

Așadar, conform informațiilor din anunțul de participare publicat în SEAP rezultă că:

- lansarea procedurii s-a realizat la data de 12.11.2021 și
- data limită stabilită pentru depunerea ofertelor este 27.01.2022

ASTEFL, INTERVALUL DE TIMP DE LA LANSAREA PROCEDURII PÂNĂ LA DEPUEREA OFERTEI ESTE DE 76 ZILE.

Noi susținem că un interval de timp de 76 zile, timp în care compania EXMITIANI sau alți ofertanți trebuie să achiziționeze vehiculele necesare, să le înmatriculeze, să le licențieze, nu este un interval adecvat.

Este imposibil să se achiziționeze autovehiculele de la furnizori într-o perioadă timp atât de scurtă, cu atât mai mult în această perioadă de criză globală a conductorilor, a semiconductorilor, a materiilor prime.

Din discuțiile de data recentă, cu furnizorii de autovehicule de transport persoane, reiese că TERMENUL DE LIVRARE A AUTOVEHICULELOR VARIAZĂ ÎNTRE 6 și 9 LUNI la care se adaugă perioade suplimentare de timp necesare pentru înmatriculare, licențiere, ADICĂ MINIMUM 180+30 ZILE = 210 ZILE.

Conform prevederilor Caietului de sarcini al licitației, **perioada de MOBILIZARE este de 2 luni de la semnarea contractului.**

INTERVALUL DE TIMP DE LA SEMNAREA CONTRACTULUI PÂNĂ LA INCEPEREA EFECTIVĂ A DERULĂRII CONTRACTULUI ESTE DE 2 LUNI.

Perioada de mobilizare presupune, însă, timp în vederea dotării cu echipamentele solicitate și celelalte obligații.

TOATE ACESTE A NU POT FI ÎNDEPLINITE ÎNTR-UN INTERVAL DE 2 LUNI.

Un interval de timp cu durata adecvată și rezonabilă înseamnă, în opinia noastră, minimum 4 luni.

Lipsa unor termene adecvate și rezonabile încalcă principiul nediscriminării, respectiv nu oferă potențialilor ofertanți șanse egale și ÎNGRĂDEȘTE DREPTUL DE A PARTICIPA LA LICITAȚIE.

Prin stabilirea unui interval atât de strâns (76 zile), Entitatea Contractantă sfidează hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene din 23 decembrie 2009, CoNISMA, C – 305/08: EU: C: 2009: 807, pct. 37, din care reiese că unul dintre obiectivele normelor Uniunii Europene, în materia achizițiilor publice, este deschiderea spre o concurență cât mai extinsă posibil.

Această deschidere spre concurență ar trebui să o aibă și Entitatea Contractantă și, drept urmare, documentația de atribuire ar trebui să cuprindă prevederi care să permită participarea la procedura de atribuire a unui număr cât mai mare de ofertanți.

Prin forma actuală a documentației de atribuire, considerăm că DIMPOTRIVĂ, Entitatea Contractantă restrânge în mod nejustificat concurența, creând lipsă de transparență și discriminare, încălcând inclusiv prevederile art. 63 din Legea 99/2016 potrivit cărora:

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

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

Lipsa stabilirii unui interval de timp rezonabil și adecvat achiziționării mijloacelor de transport încalcă și Regulamentul CE nr.1370/2007 și Comunicarea Comisiei 2014/C 92/01, Orientarea 2.4.1 alin. (2), alin. (4), alin. (5) unde se stipulează:

„(...) În mod similar, o procedură de atribuire care este concepută în așa fel încât să restrângă în mod nejustificat numărul potențialilor ofertanți nu este conformă cu articolul 5, alineatul (3).”

Chiar dacă Legea nr.99/2016 stabilește niște termene minime de la lansarea licitației, până la depunerea ofertelor și termene minime de mobilizare, apreciem că Entitatea Contractantă este obligată să respecte prevederile Regulamentului CE nr. 1370/2007 și Comunicarea Comisiei 2014/C 92/01 în calitate acestora de lex specialis. În acest sens facem referire la Hotărârea data în cauza HORMAN REISEN C-292/15, 27 octombrie 2016, EU:C:2016:817, 47, potrivit căreia:

„Or, în măsura în care atât articolul 4 alineatul (7) din acest regulament, cât și articolul 25 din Directiva 2004/18 modificată care conțin norme referitoare la subcontractare, este necesar să se considere că prima dispoziție constituie o normă specială în raport cu cele cuprinse în cea de a doua dispoziție și, în calitate de lex specialis, prevalează asupra acesteia din urmă.”

Prin urmare, prin derularea prezentei proceduri, Entitatea Contractantă elimină competiția reală, creează discriminare, ceea ce duce la un dezavantaj al companiei EXMITIANI, în sensul îngădirii dreptului acesteia de a se pregăti corespunzător conform Caietului de sarcini, Regulamentului, prevederilor contractului și a Caietului de sarcini al licitației.

Pentru aceste motive vă solicităm, în mod respectuos, ca prin decizia pe care o veți emite, să dispuneți următoarele măsuri de remediere:

Măsuri de remediere:

- i. modificarea prevederii din documentația de atribuire referitoare la termenul de depunere a ofertelor în sensul stabilirii unui termen de depunere a ofertelor de 200 zile de la data publicării documentației de atribuire în varianta refăcută;
 - ii. modificarea documentației de atribuire, pct. 8.4.2 din Caietul de sarcini, și pct. 6.2 din Modelul de Contract, în sensul stabilirii unui termen de mobilizare de 120 zile de la data semnării contractului.
- sau
- iii. anularea procedurii de licitație, dacă cele două măsuri de remediere nu se pot pune în aplicare.

1.2. Motive de nelegalitate privind nerespectarea de catre Entitatea Contractanta a obligațiilor legale instituite în baza O.U.G. nr. 71/2021 cu privire la promovarea autovehiculelor nepoluante

Un alt motiv de nelegalitate constă în faptul că NU se respectă legile speciale enunțate în Anexa nr. 1 la Contract, dar și prevederile Ordonanței de Urgență nr. 71 din 29 iunie 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.

Concret, Entitatea Contractantă încalcă prevederile art. 2 alin.(1) și art. 4 alin (1) din O.U.G. nr.71/2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluant, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea O.U.G. nr. 40 din 20 aprilie 2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37 din 19 ianuarie 2018 privind promovarea transportului ecologic.

În speță, O.U.G. nr.71/2021, prin art.2 coroborat cu art.4 alin.(1) lit.(a), obligă Entitățile Contractante care inițiază proceduri de achiziție sectoriale după data de 02.08.2021, în cazul contractelor de servicii publice, așa cum sunt definite la art.2 lit.i) din Regulamentul CE 1370/2007, să impună ofertanților un procent de 18,7%, reprezentând ponderea vehiculelor ușoare nepoluante din numărul total de vehicule ușoare.

➤ Concret art.4 alin.(1) lit.a) din OUG 71/2021 prevede următoarele:

“Începând cu data de 2 august 2021, în procesul de achiziție publică sau achiziție sectorială derulat pentru atribuirea contractelor prevăzute la art. 2 alin. (1), autoritățile contractante și entitățile contractante au obligația de a respecta următoarele ținte minime, după caz:

a) 18,7%, reprezentând ponderea vehiculelor ușoare nepoluante din numărul total de vehicule ușoare, care fac obiectul contractelor prevăzute la art. 2 alin. (1) atribuite de la 2 august 2021 până la 31 decembrie 2025”

Intrebarea noastra retorica este: CE FACE ENTITATEA CONTRACTANTĂ CU ACEASTĂ OBLIGAȚIE LEGALĂ?

Noi consideram ca Entitatea Contractanta doar mimează că o pune în aplicare.

Mai exact, în cadrul prevederii de la capitolul 8.2 Cerințe organizatorice minimale specifice, la pct. 3 Cerințe privind vehicule nepoluante, din Caietul de sarcini al atribuirii, Entitatea Contractantă precizează:

„pentru prestarea serviciului public de transport persoane, pe parcursul derulării contractelor corespunzătoare loturilor, operatorul/operatorii de transport rutier va/vor trebui să se doteze cu un număr de vehicule ușoare nepoluante pentru atingerea țintelor din OUG nr.71/2021, până cel târziu la data de 31 decembrie 2025, după cum urmează (...)”

În primul rând, Onorat Consiliu, Entitatea Contractantă încalcă prevederile din O.U.G. nr.71/2021, modificând de la sine putere termenul de achiziție a acestor vehicule ușoare nepoluante și stabilește termenul de 31.12.2025. Probabil Entitatea Contractantă a interpretat eronat prevederile art. 4

alin.(1) lit.a) din O.U.G. nr.71/2021, prevederi potrivit carora, asa cum rezulta din prevederile legale menționate mai sus, Entitatea Contractanta are obligația de a respecta ținta minima prevazuta de art.4 alin.(1) lit.a) din OUG 71/2021 în procesul de achiziție sectorială derulat pentru atribuirea contractului de delegare și nu dupa atribuirea acestui contract (in perioada de derulare a acestuia, ci cel tarziu la sfarsitul perioadei de mobilizare) asa cum rezulta din prevederile Caietului de sarcini, prevederi mentionate mai sus.

În al doilea rând, Entitatea Contractantă nu impune respectarea prevederilor O.U.G nr.71/2021 sus menționate .

În al treilea rând, această cerință obligatorie nu este prevăzută nici în Anexa nr. 5 de la Contract – Mijloace de transport, respectiv Anexa 5.1 și Anexa 5.2.

Consideram că, prin lipsa de simetrie a prevederilor documentației, respectiv Caietul de sarcini al serviciului, Contractul de delegare Anexa 5 – 5.1 – 5.2, Entitatea Contractanta a făcut „scăpată” această obligație.

Putem presupune că Entitatea Contractantă intenționat a procedat în această formă, din 2 motive:

- Entitatea Contractantă nu a cuprins în costul contractului valoarea acestor investiții, știind faptul că valoarea acestor vehicule este cu mult mai mare față de cele cu norma Euro 6, spre exemplu. Ori, costul total al contractului plus profit ar fi valoarea contractului.
- Este posibil ca unii operatori să nu dorească să achiziționeze asemenea autovehicule.

Față de cele prezentate, apreciem că Entitatea Contractantă creează confuzie în rândul ofertanților, iar pe de alta parte, va crea prejudicii ofertanților câștigători prin obligarea la realizarea achiziției aproximativ în anul 3 de contract, fără ca aceștia să-și poată include în costuri, la ofertare, această investiție.

Prin urmare vă solicităm în mod respectuos ca prin decizia pe care o veți emite să dispuneți modificarea prevederilor din documentația de atribuire referitoare la cerințele privind autovehiculele nepoluante și să dispuneți Entității Contractante să introducă următoarele masuri de intrare în legalitate:

- i. În Caietul de Sarcini al serviciului, Cap. II: Cerințe minime organizatorice se va introduce:

pct. X): Anexa nr. 11 la contract.

- ii. În contractul de delegare a gestiunii Anexa nr. 5.1 pct. 3 – Cerințe minime pentru autobuze, se va introduce:

pct. 4 – Pentru prestarea Serviciului public de transport persoane, pe parcursul derulării contractelor corespunzătoare loturilor, operatorul/operatorii de transport rutier va/vor trebui să se doteze cu un număr de vehicule ușoare nepoluante pentru atingerea țintelor din OUG nr.71/2021, conform Anexa 2.

- iii. În contractul de delegare a gestiunii Anexa 5.2 – Lista mijloacelor de transport utilizate la prestarea serviciului public de transport călători se va introduce:

lit. r) vehicul nepoluant conform OUG 71/2021.

- iv. În Documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Bistrița-Năsăud (Caietul de sarcini al licitației), în josul tabelului de la Lotul nr. 6 (Lot 6: Grupa (Pachet) P6 - 6 trasee COD CPV: 60112000-6 - Servicii de transport rutier public (Rev.2)), Cap. 1.2 Programul de transport, se va introduce numărul de vehicule nepoluante:

X – vehicule nepoluante conform OUG 71/2021.

- v. În Documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Bistrița-Năsăud (Caietul de sarcini al licitației) la cap. 8.2 Cerințe organizatorice minimale specifice pct. 3 Cerințe privind vehiculele nepoluante, se va elimina sintagma „până cel târziu la data de 31 decembrie 2025”:

„Pentru prestarea Serviciului public de transport persoane pe parcursul derulării contractelor corespunzătoare loturilor, operatorul/operatorii de transport rutier va/vor trebui să se doteze cu un număr de vehicule ușoare nepoluante pentru atingerea țintelor din OUG nr.71/2021 până cel târziu la data de 31 decembrie 2025 (...)”

- vi. În Documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Bistrița-Năsăud (Caietul de sarcini al licitației) Anexa nr. 2 la Documentația de atribuire, la rubrica OFERTE NECONFORME se va introduce:

pct. VIII Ofertantul nu deține vehicule nepoluante conform OUG 71/2021.

1.3. Motive de nelegalitate privind nerespectarea prevederilor Ordinului M.T. nr. 972/2007 cu privire la stabilirea numărului de autovehicule destinate imobilizărilor și rezervelor

În cadrul prevederilor documentației de atribuire de la Cap. 8.2 – Cerințe organizatorice minimale 8.2.1, alin.2 din Anexa 1 – Caietul de sarcini al licitației, referitoare la numărul de autovehicule necesare pentru fiecare lot, nu se regăsește reglementarea referitoare la numărul de autovehicule destinate imobilizărilor și rezervelor.

Motivul de nelegalitate invocat se refera la faptul ca în cadrul prevederii din documentatia de atribuire, care reglementeaza numărul de autovehicule necesare pentru fiecare lot, nu este prevazut numărul de vehicule de rezervă și nici acoperirea imobilizărilor în procent de 30% din numărul total de mijloace de transport din parcul auto așa cum prevede Ordinul M.T. nr. 972/2007, Anexa nr. 2.

Fata de cele expuse vă solicităm în mod respectuos ca prin decizia pe care o veți emite să dispuneți obligarea Entității Contractante să completeze documentația de atribuire astfel:

- i. Anexa 11 la Contract - Caietul de sarcini al serviciului, prevederile din Contractul de delegare a gestiunii:
- „La numărul de mijloace de transport se adaugă 30% necesar pentru acoperirea imobilizărilor și rezervelor.”
- ii. Anexa 5 – Anexa 5.1 Cerinte standard pentru mijloace de transport – Anexa 5.2 Lista mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului (...)
- „La numărul de mijloace de transport se adaugă 30% necesar pentru acoperirea imobilizărilor și rezervelor.”
- iii. prevederile din Anexa 1 la Documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii - Caietul de sarcini al licitației
- „La numărul de mijloace de transport se adaugă 30% necesar pentru acoperirea imobilizărilor și rezervelor.”
- iv. Cap. 1.2 – Programul de Transport din preambulul documentației de atribuire
- „La numărul de mijloace de transport se adaugă 30% necesar pentru acoperirea imobilizărilor și rezervelor.”
- v. Cap. 8.2 – Cerințe organizatorice minimale 8.2.1 alin.2
- „La numărul de mijloace de transport se adaugă 30% necesar pentru acoperirea imobilizărilor și rezervelor.”
- vi. La prevederea din Anexa nr. 2 – programul de transport, Anexa 2.2 – Programul de transport pentru pachetul (...)
- „La numărul de mijloace de transport se adaugă 30% necesar pentru acoperirea imobilizărilor și rezervelor.”
- vii. La prevederea din Anexa 1 la documentație de atribuire, Caietul de sarcini al licitației, pct. 8.2 nr. 2 se va completa cu următoarea prevedere:
- „La numărul de mijloace de transport se adaugă 30% necesar pentru acoperirea imobilizărilor și rezervelor.”
- 1.4. Motive de nelegalitate care vizează prevederea din art. 12.10.16 din Contractul de delegare a gestiunii cu privire la protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap în sensul facilitării accesului acestor persoane în mijloacele de transport în comun**

Entitatea Contractantă încalcă prevederile Legii nr. 448 din 6 decembrie 2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap*), art. 22 coroborat cu art. 64 (1).

De asemenea, Entitatea Contractantă încalcă prevederile art. 165 alin.(4) și alin.(5) din Legea nr. 99 din 19 mai 2016 privind achizițiile sectoriale, potrivit carora:

(4) Pentru toate achizițiile destinate utilizării de către persoane fizice, indiferent dacă este vorba de publicul larg sau de personalul entității contractante, specificațiile tehnice se definesc astfel încât să țină seama de cerințele de accesibilitate ale persoanelor cu dizabilități sau de conceptul de proiectare pentru toate categoriile de utilizatori, cu excepția cazurilor temeinic justificate.

(5) În cazul în care printr-un act juridic al Uniunii Europene sunt introduse cerințe de accesibilitate obligatorii, specificațiile tehnice se definesc, în ceea ce privește cerințele de accesibilitate pentru persoanele cu dizabilități sau conceptul de proiectare pentru toate categoriile de utilizatori, prin trimitere la cerințele obligatorii astfel introduse. (6) Specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.

Formularea articolului 12.10.16 din Contractul de delegare a gestiunii este lacunara și nelegală:

"12.10.16. în vederea asigurării transportului în comun al persoanelor cu dizabilitati, Operatorul are obligatia ca în conformitate cu prevederile Legii nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicata, cu modificările și completările ulterioare, sa adapteze atunci cand este posibil din punct de vedere tehnic și constructiv toate mijloacele de transport în comun folosite în prestarea Serviciului public de transport calatori pentru a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu dizabilitati locomotorii la transport și calatorie."

Obligatia mai sus invocata este prevăzuta în Legea 448/2006, art. 22 (b), aprecierea noastră fiind ca aceasta obligatie se aplica doar în perioada de tranziție de la adoptarea legii până la 31.10.2010, așa cum este stipulat în art. 64 alin. (1) din legea sus amintită.

Astfel conform prevederilor art. 22 din Legea nr.448/2006 "Autoritățile administrației Publice locale, precum și societățile comerciale ce dețin licență de traseu au obligația să ia următoarele măsuri specifice în vederea asigurării transportului în comun al persoanelor cu handicap:

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

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

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

De asemenea conform prevederilor art 64 alin.(1) din Legea 448/2006:

(1) Pentru a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap la transport și călătorie, până la 31 decembrie 2010, autoritățile administrației publice locale au obligația să ia măsuri pentru: a) adaptarea tuturor mijloacelor de transport în comun aflate în circulație; b) adaptarea tuturor stațiilor mijloacelor de transport în comun conform prevederilor legale, inclusiv marcarea prin

pavaj tactil a spațiilor de acces spre ușa de intrare în mijlocul de transport; c) montarea panourilor de afișaj corespunzătoare nevoilor persoanelor cu handicap vizual și auditiv în mijloacele de transport public; d) imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport în comun.

În anul 2021, apreciem ca nu se mai poate pune problema adaptabilității mijloacele de transport public în limita permisivității din punct de vedere tehnic și constructiv ci, dimpotrivă, la atribuirea contractelor de delegare de gestiune exista obligația echipării tuturor mijloacelor cu asemenea sisteme.

Din documentația de atribuire nu rezultă o obligație efectivă a existenței mijloacelor de transport public dotate cu echipamente speciale în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități, ci, dimpotrivă, o scăpare inteligentă a acestei obligații, fapt ce contravine atât articolelor 22 coroborat cu art. 64 (1) din Legea 448/2006 cât și art. 155 (4) din Legea 99/2016.

Avand în vedere motivele mai sus expuse vă solicităm în mod respectuos ca prin decizia pe care o veți emite să dispuneți obligarea Entității Contractante la adoptarea următoarelor măsuri de intrare în legalitate:

- i. În Caietul de sarcini al serviciului, Cap. II: Cerințe minime organizatorice, Anexa 11 la contract se introduce pct.XI după cum urmează:

pct. XI. Toate mijloacele de transport în comun folosite în prestarea serviciului de transport călători vor fi echipate/adaptate cu echipamente speciale în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii.

- ii. În Contractul de delegare a serviciului art. 12.10.16 din Anexa 5 la Documentația de atribuire, se va modifica astfel:

Toate mijloacele de transport în comun folosite în prestarea serviciului de transport călători vor fi echipate/adaptate cu echipamente speciale, în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii.

- iii. În Contractul de delegare a serviciului, Anexa 5.1 pct. 3 Cerințe minime pentru autobuze se va introduce pct. 5, astfel:

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

- iv. În Documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Bistrița-Năsăud, Cap. 1.2. Programul de transport se va introduce în josul tabelului de la lotul nr. 6 (Lot 6: Grupa (Pachet) P6 - 6 trasee COD CPV: 60112000-6 - Servicii de transport rutier public (Rev.2)).

Toate mijloacele de transport în comun folosite în prestarea serviciului de transport călători vor fi echipate/adaptate cu echipamente speciale, în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii.

- v. În Documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Bistrița-Năsăud (Caietul de sarcini al licitației), Anexa nr.1 la

Documentația de atribuire, Cap. 8.2 pct. 2 numărul de autovehicule pentru fiecare lot, în josul tabelului de la lotul nr. 6 (*Lot 6: Grupa (Pachet) P6 - 6 trasee COD CPV: 60112000-6 - Servicii de transport rutier public (Rev.2)*), se va introduce:

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

vi. În Documentația de atribuire, Fișa de date, se va introduce:

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

1.5. Motive de nelegalitate care vizează prevederea din Fisa de date – cap. III.1.1.b), DUAЕ (Criterii de selecție), din Caietul de sarcini al atribuirii-Cap. 8.2.1 (1), C), și din Instrucțiunile către ofertanți- Cap. III.1.1.b) referitoare la dovada deținerii Licenței de transport comunitare

Conform Fisei de date – cap. III.1.1.b), DUAЕ (Criterii de selecție), al Caietului de sarcini al atribuirii-Cap. 8.2.1 (1), C), și al Instrucțiunilor către ofertanți- Cap. III.1.1.b), ofertantul nu are obligația de a prezenta Licența de transport comunitară.

Operatorul face doar o informare despre existența acestei licențe în cap. C2 din oferta tehnică.

Licența de transport comunitară este un document eliberat de Entitatea de autorizare competentă care permite accesul operatorului de transport autorizat la piața transportului rutier și atestă că transportatorul îndeplinește condițiile de onorabilitate, capacitate financiară și competența profesională pentru prestarea unui serviciu de transport rutier, în conformitate cu prevederile art.7 și art.8 din Ordinul Ministrului transporturilor și Infrastructurii nr.980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere.

Existența acestei licențe comunitare ar trebui să se constituie ca și cerință obligatorie privind capacitatea de exercitare a activității profesionale, alături de înscrierea într-un registru profesional sau comercial (Registru Comerțului) din țara în care sunt stabiliți operatorii de transport, neîndeplinirea acestor două cerințe fiind motiv de neconformitate.

Măsuri de remediere:

Având în vedere motivele mai sus expuse vă solicităm ca prin decizia pe care o veți emite să dispuneți obligarea Autorității Contractante la adoptarea următoarelor măsuri de intrare în legalitate:

Introducerea în documentația de atribuire a următoarelor prevederi ca cerințe obligatorii privind capacitatea operatorilor:

i. *Deținerea licenței comunitare de transport, va fi considerată cerință obligatorie privind capacitatea de exercitare a activității profesionale a operatorilor.*

- ii. *Înscrierea operatorului economic participant într-un registru profesional sau comercial (Registrul Comerțului) din țara în care sunt stabiliți operatorii de transport, va fi considerată cerință obligatorie privind capacitatea de exercitare a activității profesionale a operatorilor*
- iii. *Neîndeplinirea acestor 2 cerințe va fi considerată motiv de neconformitate.*

1.6. Motive de nelegalitate care vizează prevederi ale documentației de atribuire referitoare la PROFITUL REZONABIL

Entitatea Contractantă încalcă prevederile Regulamentului CE 1370/2007, Legea 92/2007, art. 1 pct. 4, lit. i) și j), unde se prevede:

„i) recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către beneficiarii direcți ai transportului, denumiți în continuare utilizatori, și prin finanțarea de la bugetele locale, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport și transportatorii autorizați;

j) autonomia sau independența financiară a operatorilor de transport și a transportatorilor autorizați”

Deși în Documentația de atribuire, Contract, Caietul de sarcini, Regulamentul de funcționare, în metodologia de fundamentare a costului serviciului, Entitatea Contractantă face referire la dreptul operatorului de a obține un profit rezonabil, acesta nu se regăsește ca marja nici în contract, nici în caietul de sarcini, nici în fișa de date și nici într-un alt document anexa din documentația de atribuire.

Printre principiile de bază ale organizării serviciului public de transport local și județean se găsesc și cele două principii statuate în art. 1, pct. 4, lit. i) și lit. j) din Legea nr. 92/2007.

Cu alte cuvinte, profitul trebuie să fie măsura în care se va asigura autonomia sau independența financiară a operatorilor de transport.

PROFITUL ESTE O MĂSURĂ A RISCULUI ȘI TREBUIE CORELAT CU ACESTA (Consiliul Concurenței).

În tabelul privind calculul valorii contractului pe loturi din Studiul de oportunitate, anexa la Hotărârea Consiliului Județean de aprobare a documentației de atribuire (fără ca Studiul să fie anexa la documentația de atribuire a contractului publicat în SEAP) este prevăzută o rubrică care se referă la profit, în care este inserat o marja a profitului de 3,07%, fără a se preciza dacă este vorba despre profit net sau brut.

Trebuie avut în vedere, însă, faptul ca, așa cum am arătat mai sus, Studiul de oportunitate nu se constituie în anexă la Contract și nici la Documentația de atribuire.

Având în vedere motivele mai sus expuse vă solicităm respectuos ca prin decizia pe care o veți emite să dispuneți obligarea Entității Contractante la următoarea măsură de intrare în legalitate:

Includerea in toate documentele de licitație, inclusiv in Contract a urmatoarei prevederi:

„Stabilirea unui profit de 8% (care să fie în concordanță cu prevederile Regulamentului CE 1370/2007, cu practica C.E în ceea ce privește profitul operatorilor de transport care execută contracte de servicii publice prin achiziții competitive (altele decât atribuirii directe operatorilor interni) și care să asigure independența și autonomia financiară a operatorilor.)”

1.7. Aspecte de nelegalitate referitoare la încălcarea principiilor care stau la baza efectuării serviciului public local și județean de transport persoane

Consideram ca prin forma actuala a documentației de atribuire, Entitatea Contractantă încalcă principiile care stau la baza efectuării serviciului de transport public local și județean de transport.

Dorim să aducem în atenția Consiliului prevederile din art.1 alin.(4) lit. i) și lit. j) din Legea nr.92/2007, unde se prevede ca :

„Serviciul public de transport local și județean de persoane se organizează de către autoritățile administrației publice locale pe raza administrativ-teritorială, cu respectarea următoarelor principii:

i) recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către beneficiarii direcți ai transportului, denumiți în continuare utilizatori, și prin finanțarea de la bugetele locale, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport și transportatorii autorizați;

j) autonomia sau independența financiară a operatorilor de transport și a transportatorilor autorizați;”

Aceste 2 principii statuate în art.1 alin.(4) lit. i) și lit. j) din Legea nr. 92/2007, sunt transpuse și în Ordinul 131/2019 ANAP/ANRSC, în Anexa Nr. 2 unde, la Capitolul 18 clauze speciale privind menținerea echilibrului contractual art. 18.1 precizează că:

„raporturile contractuale dintre Entitatea contractantă și Operator se bazează pe principiul echilibrului financiar între drepturile care îi sunt acordate Operatorului și obligațiile care îi sunt impuse.”

Prin urmare, legiuitorul, a dispus introducerea în Ordinul 131/2019 ANAP/ANRSC Anexa 2 - modelul de Contract a următoarelor prevederi:

a) Capitolul 9 – DIFERENȚELE DE TARIF;

b) Capitolul 10 – COMPENSAȚIA;

c) Capitolul 12 - INVESTIȚII tocmai **pentru a se asigura că aceste principii, care generează echilibrul financiar**, vor fi transpuse în practică.

În Capitolul 9 se precizează că, atunci când o autoritate locală sau centrală stabilește tarife subdimensionate, diferența va fi suportată de una dintre părți.

În Capitolul 10 se reglementează situația în care operatorul nu își poate recupera costurile plus profitul rezonabil din vânzarea de bilete, din cauza fie a tarifelor subdimensionate, fie a numărului insuficient de călători raportat la costurile serviciului generate de obligațiile impuse operatorului de a efectua curse nerentabile, trasee nerentabile, cât și a tuturor obligațiilor de serviciu public, contractuale și de mediu impuse.

În Capitolul 12 se reglementează obligația operatorului de realiza investițiile în legătura cu executarea serviciului, iar costurile vor fi luate în considerare în costurile serviciului și dacă se impune, acestea vor fi luate în considerare în calculul compensației, conform prevederilor cap. 10 și a Ordinului ANRSC 272/2007.

Fără echivoc, susținem că aceste trei capitole din Ordinul 131/2019 ANAP/ANRSC sunt garantul echilibrului financiar/contractual, garantul respectării celor 2 principii din Legea 92/2007 enunțată mai sus.

Rugăm Onoratul Consiliu să rețină că, deși nu este automat necesară, compensația este obligatorie atunci când operatorul nu are venituri suficiente pentru acoperirea costurilor de exploatare plus profitul rezonabil.

Prevederile sus amintite reprezintă garanția că Operatorul nu funcționează în condiții de subfinanțare, așadar nu încalcă prevederile Codului fiscal, potrivit căruia:

„Nicio activitate nu poate funcționa având pierderi financiare pe perioadă îndelungată”

Apreciem că Entitatea Contractantă încalcă principiile și prevederile legale sus amintite, pentru că aceste prevederi nu au fost introduse sau au fost eliminate în mod voit sau în mod eronat, din Documentația de atribuire, Anexa 5 - Contractul de delegare.

Mai precis:

- a. nu au fost introduse în contract prevederile Capitolului 9 din Ordinul 131/2019 ANAP/ANRSC;
- b. nu au fost introduse în contract prevederile Capitolului 10 din Ordinul 131/2019 ANAP/ANRSC;
- c. nu au fost introduse în contract prevederile Capitolului 12 INVESTIȚII din Ordinul 131/2019 ANAP/ANRSC, prevederi care obligă Entitatea Contractantă să introducă în costuri investițiile care se vor efectua pe perioada celor 10 ani;
- d. **În schimb, a fost introdus în Contractul de delegare a gestiunii capitolul 3 Obligații de serviciu public, conform caruia operatorul/operatorii economici sunt obligați să îndeplinească obligațiile de serviciu public, dar și cele contractuale.**
- e. NU au fost introduse în contract prevederi referitoare la veniturile care se pot obține din vânzarea de bilete, abonamente de pe curse/trasee/lot.

- f. NU a fost prezentate în Documentația de atribuire informații referitoare la strategia de contractare, numărul de călători pe stații, interstații, categorii sociale, elevi etc.
- g. Fără a detalia/justifica veniturile, Entitatea Contractantă, printr-o formulare cinică precizează, la capitolul 6 Recepția și Modalitățile de plată din Anexa 1 la Documentația de atribuire:

„Contractul nu presupune plăți între Entitatea Contractantă și Operatorul de transport. Operatorul are obligația de a asigura transportul elevilor în condițiile legii, iar mecanismul de decontare a cheltuielilor pentru transportul elevilor este conform normelor în vigoare. Operatorul de transport va încasa veniturile din vânzarea titlurilor de călătorie pentru Serviciile publice de transport călători prestate în baza prezentului Contractului de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a județului Bistrița-Năsăud.”

- h. Sub rezerva neconformității ofertelor financiare, operatorul are obligația de a fundamenta costurile/tarifele cu includerea tuturor obligațiilor de serviciu, contractuale și de mediu fără a depăși valoarea estimată.
- i. Din păcate, analizând conținutul documentației de atribuire, observăm că Entitatea Contractantă, deși ar fi trebuit să transpună integral prevederi legale obligatorii, prevederi care impun o serie de cerințe mai puțin convenabile, a ales în schimb să preia doar fragmente din aceste prevederi, care incluse în documentație, în aceasta formă, schimbă/denaturează sensul actului administrativ (Contractul de delegare).

Masuri de remediere:

Având în vedere motivele mai sus expuse vă solicităm ca prin decizia pe care o veți emite să dispuneți obligarea Entității Contractante la introducerea în documentația de atribuire a următoarelor prevederi, în conformitate cu prev. Ordinului nr. 131/2019, cu renumerotarea corespunzătoare a capitolelor:

- A. Introducerea unui alineat nou, alin. 8.4.8.3 în cadrul Caietului de sarcini a Documentației de atribuire cu următorul conținut:

„În măsura în care Operatorul nu își recuperează integral costurile de exploatare, reabilitare și dezvoltare plus profitul de 8%, Entitatea Contractantă va acorda Compensație în conformitate cu prevederile Capitolului 10 din Contractul de delegare.

- B. În Contractul de delegare, Cap. 3. OBLIGAȚII DE SERVICIU PUBLIC, pct. 3.2 se va adăuga:

„iii. dreptul de a-și recupera integral costurile de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către beneficiari direcți ai transportului și prin compensație, dacă acest lucru se impune, asigurându-se un profit rezonabil.”

- C. Se va introduce Capitolul 9. DIFERENȚE DE TARIF, care va conține Capitolul 9 din Ordinul 131/2019 și vor fi renumerotate articolele:

- „9.1. Operatorul este obligat să transporte toți călătorii care dețin un Titlu de călătorie valabil, inclusiv categoriile de călători care beneficiază de facilități la transport, respectiv de gratuitățile și reducerile la Titlurile de călătorie, prevăzute în Anexa nr. 7.1, precum și de orice alte gratuități și reduceri ce vor fi stabilite după Data Intrării în Vigoare a Contractului prin acte normative și hotărâri ale [...] (se trece consiliului local sau, după caz, consiliului județean, Consiliului General al Municipiului București). Modul de acordare a Diferențelor de tarif este cel prevăzut în Anexa nr. 7.2.
- 9.2. Operatorul este obligat să emită Titluri de călătorie pentru toate categoriile de călători care beneficiază de reduceri și gratuități, potrivit prevederilor legale și hotărârilor [...] (se trece consiliului local sau, după caz, consiliului județean, Consiliului General al Municipiului București).
- 9.3. Sumele aferente Diferențelor de tarif se estimează anual, potrivit Anexei nr. 7.3, și se prevăd în bugetele autorităților competente.
- 9.4. Acoperirea Diferențelor de tarif acordate Operatorului se va face până la valoarea integrală a Titlurilor de călătorie, în baza numărului de Titluri de călătorie cu valoare redusă vândute și a numărului de Titluri de călătorie de care beneficiază gratuit fiecare categorie de călători, în luna respectivă, dovedite prin rapoartele lunare ale sistemului electronic de taxare și ale sistemului de numărare a călătorilor și a altor documente justificative stabilite prin acte normative.
- 9.5. Plata Diferențelor de tarif către Operator se va face lunar de către Entitatea contractantă, în baza facturii emise de către Operator și a documentației justificative. Operatorul are obligația de a emite factura până la data de 10 a lunii următoare a celei pentru care se face decontarea, la care va atașa documentația justificativă care conține dovezile prevăzute la art. 9.4 pentru fiecare categorie de călători care beneficiază de reduceri și gratuități.
- 9.6. Entitatea contractantă are obligația să facă plata Diferențelor de tarif în termen de [...] de zile de la emiterea facturii și a documentației justificative depusă de către Operator. Modelul de decont este prevăzut în Anexa nr. 7.4.
- 9.7. Suma reprezentând Diferențele de tarif pentru luna respectivă facturată intră în calculul Compensăției, indiferent de stadiul plății facturii pentru diferențele de tarif.
- D. Se va introduce în Contract - Capitolul 10 COMPENSAȚIA, prin preluarea prevederii din Ordinul nr. 131/2019, cu modificarea punctului 10.1, următoarea prevedere:

„ Capitolul 10 COMPENSAȚIA:

- 10.1 În situația în care Operatorul nu își recuperează costurile din veniturile aferente vânzării biletelor către utilizatori, Entitatea Contractantă va plăti Operatorului Compensăția pentru acoperirea costurilor de exploatare plus un profit rezonabil în cazul în care impune obligații de serviciu public și/sau obligații tarifare privind practicarea unor tarife de călătorie sub nivelul tarifelor de călătorie rezultate din aplicarea tarifului mediu ofertat/aplicat pe km/loc (lei/km/loc) și fundamentat de

către Operator în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la normele-cadru aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C nr. 272/2007. (se trece în cazul serviciilor publice de transport județean de persoane).

10.2 Sumele aferente Compensației se prevăd în bugetul județean și se estimează anual de către Entitatea contractantă potrivit formulei: (se trece în cazul serviciilor publice de transport județean de persoane)

$$C \text{ anuală} = \sum_{i=1}^n (Tc - Tci) \times N_i \text{ estimat căl.}$$

unde:

- *C anuală [lei]* - reprezintă Compensația anuală estimată a fi plătită Operatorului;
- *Tc [lei/călătorie]* - tariful de călătorie calculat până la stația *i* pe baza tarifului mediu ofertat/aplicat pe km/loc, în conformitate cu prevederile din Ordinul președintelui A.N.R.S.C nr. 272/2007;
- *Tci [lei/călătorie]* - tariful de călătorie până la stația *i*, impus de către Entitatea contractantă pe criterii sociale;
- *n* - numărul total de reduceri la tarifele de călătorie *Tc*;
- *N(i) estimat căl.* - numărul de călătorii estimate a fi efectuate în anul de referință, pe distanța dintre stațiile publice aferentă tarifului de călătorie *Tci* redus.

10.3. Compensația lunară plătită Operatorului se calculează după următoarea formulă: $C \text{ lunară} = CE + Pr - V$

unde:

- *C lunară [lei]* - reprezintă Compensația lunară plătită Operatorului;
- *CE [lei]* - total cheltuieli eligibile, la nivelul cheltuielilor de exploatare și cheltuielilor financiare suportate de Operator pentru îndeplinirea Obligațiilor de serviciu public, condițiilor de mediu impuse și a tuturor cerințelor prevăzute în prezentul Contract, fundamentate în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C nr. 272/2007, prin aplicarea principiilor privind stabilirea cheilor de repartizare a cheltuielilor indirecte și cheltuielilor generale și administrative între activitățile desfășurate de Operator, potrivit anexei nr. 9 la prezentul Contract. Cheltuielile eligibile *CE* sunt calculate cu includerea amortizării lunare a investițiilor realizate de Operator din fonduri proprii și a cheltuielilor

financiare aferente rambursării creditelor de investiții. Amortizarea investițiilor realizate de Operator din fonduri publice nu este eligibilă pentru calculul CE;

- *Pr[lei] - reprezintă profitul rezonabil al Operatorului, reprezentând o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al serviciului public de transport suportat de Operator, aplicată la total costuri eligibile. Rata profitului rezonabil stabilită de Entitatea contractantă, pentru întreaga durată de valabilitate a Contractului, care se aplică la total cheltuieli eligibile CE este de 8%;*
- *V[lei] - reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea serviciului public de transport de către Operator, pentru luna pentru care se acordă Compensația, respectiv venituri din vânzarea Titlurilor de călătorie la care Operatorul este îndreptățit, venituri din alte activități legate de prestarea serviciului public de transport și Diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit prezentului Contract.*

10.4. Compensația se calculează și se plătește cumulat pentru toate obligațiile tarifare impuse și pentru serviciile publice de transport efectuate cu toate tipurile de mijloace de transport.

10.5. Compensația va fi plătită Operatorului, în baza Raportului lunar de constatare și a facturii emise de Operator. Raportul lunar de constatare se întocmește de către Operator, potrivit Anexei nr. 8.1, și se depune la registratura Entității Contractante până la data de 10 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația, Raportul lunar de constatare se analizează și semnează de către Entitatea contractantă până la data de 20 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația.

10.6. În cazul în care sumele înscrise în Raportul lunar de constatare nu sunt agreeate de către Entitatea contractantă, acest lucru va fi menționat în Raportul lunar de constatare, iar Entitatea contractantă (în cazul asociației de dezvoltare intercomunitară se trece: unitățile administrativ-teritoriale membre) va plăti suma necontestată în termenul prevăzut la pct. 10.7 de mai jos, urmând ca pentru partea Compensației contestată, Părțile să acționeze potrivit Capitolului 22.

10.7. Operatorul are obligația de a întocmi și trimite factura pentru plata compensației în termen de 5 zile de la semnarea Raportului lunar de constatare Entitatea contractantă (în cazul asociației de dezvoltare intercomunitară se trece: unitățile administrativ-teritoriale membre) are obligația de a plăti compensația Operatorului în termen de [...] de zile de la emiterea facturii.

10.8. În vederea evitării efectului financiar negativ cât și a supracompensării, în termen de [...] de zile de la aprobarea situațiilor financiare anuale, Operatorul va întocmi decontul anual pentru calculul Compensației anuale, potrivit Anexei nr. 8.2.

- 10.9. În cazul în care Compensația acordată Operatorului pentru anul anterior este mai mare decât compensația anuală calculată potrivit pct. 10.8, Operatorul va vira în contul Entității Contractante (în cazul asociației de dezvoltare intercomunitară se trece: unitățile administrativ-teritoriale membre) diferența rezultată, în termen de [...] zile calendaristice de la stabilirea compensației anuale. În mod corespunzător, în cazul în care compensația acordată Operatorului pentru anul anterior este mai mică decât Compensația calculată potrivit pct. 10.8. Entitatea contractantă va (în cazul asociației de dezvoltare intercomunitară se trece: unitățile administrativ-teritoriale membre) vira în contul Operatorului diferența rezultată în termen de [...] zile calendaristice de la stabilirea compensației anuale, iar dacă suma necesară nu se încadrează în prevederile bugetare aprobate Entitatea contractantă va vira partea rămasă din compensația anuală în termen de [...] zile calendaristice de la rectificarea bugetului.
- 10.10. Părțile vor datora penalități de întârziere în cuantum de [...] din suma datorată, pentru fiecare zi de întârziere, în cazul în care nu virează la timp sumele datorate stabilite conform prezentului Capitol.
- 10.11. Operatorul poate solicita, în cursul anului, ajustarea/modificarea tarifului mediu pe călătorie [lei/călătorie] (în cazul serviciului public de transport județean de persoane se trece: tariful mediu pe km/loc [lei/km/loc]), în conformitate cu prevederile din Ordinul președintelui A.N.R.S.C nr. 272/2007.
- 10.12. Sumele ce urmează a fi acordate anual Operatorului cu titlu de Compensație vor fi aprobate de către [...] (se trece după caz, consiliul local [...], consiliul județean [...], Consiliul General al Municipiului București sau consiliile locale ale unităților administrativ-teritoriale implicate [...] membre a asociației de dezvoltare intercomunitară), în funcție de estimările inițiale și vor putea fi supuse rectificărilor ulterioare de buget, în vederea asigurării necesarului de sume până la sfârșitul anului.
- 10.13. În situația în care prin normele fiscale se prevede ca această compensație să intre în baza de impozitare a TVA, atunci la sumele plătite cu titlu de Compensație se va aplica TVA.
- E. Se va completa Capitolul 12 din Contract – Investiții, cu următoarele prevederi preluate din Ordinul comun ANAP 131/2019:
- După 12.1 se introduce 12.2
- 12.2 Costurile aferente investițiilor realizate conform Anexei nr. 3.1 vor fi luate în considerare în totalul costurilor de exploatare, pentru calculul tarifelor și al compensației dacă este cazul, cu respectarea prevederilor legale în vigoare.
- 12.3. Activitățile de implementare a investițiilor din Programul de Investiții al Entității Contractante, desfășurate de Operator în baza prezentului Contract, se consideră activități eligibile pentru calculul cheltuielilor CE aferente Obligațiilor de serviciu public, fundamentate conform prevederilor din Ordinul președintelui A.N.R.S.C nr. 272/2007 și instrucțiunilor din Anexa nr. 9.

12.4. Entitatea contractantă are obligația de a finanța investițiile din Programul de Investiții al Entității Contractante, prevăzut în Anexa nr. 3.2.

12.5. Cheltuielile în legătură cu implementarea investițiilor din Programul de Investiții al Entității Contractante, desfășurate de Operator în baza împuternicirii dată de aceasta și a prezentului Contract, se evidențiază distinct și se comunică după recepția lucrărilor Entității Contractante pentru înregistrare în evidența bunurilor de natura domeniului public, care se pun la dispoziția Operatorului.”

1.8. Aspecte de nelegalitate privind capitolul 6 din Anexa nr. 1 la documentație de atribuire - Caietul de sarcini al atribuirii – Recepția și modalități de plată și Art. 8.4.8. – Aspecte financiare, Anexa nr. 1 la documentație de atribuire , Caietul de sarcini al atribuirii, art. 8.4.8.2

La Cap. 6 se prevede: „(...) Contractul nu presupune plăți între Entitatea Contractanta și Operatorul de transport . Operatorul are obligația de a asigura transportul elevilor în condițiile legii, iar mecanismul de decontare a cheltuielilor pentru transportul elevilor este conform normelor în vigoare. Operatorul de transport va încasa veniturile din vânzarea Titlurilor de călătorie pentru Serviciile publice de transport calatori prestate în baza prezentului Contracti de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a județului Bistrita - Năsăud.,,

In cadrul art. 8.4.8. Aspecte financiare, se prevede:

„8.4.8.2. Prin nivelul tarifelor de transport pentru serviciile de transport public judetean de calatori, suportate de catre utilizatori, se vor recupera integral costurile de exploatare, reabilitare și dezvoltare, asigurandu-se astfel un profit rezonabil pentru operatorul de transport.,,

Prin cele 2 prevederi, Entitatea contractanta, încalcă următoarele prevederi legale și contractuale:

- a) art. 43 alin. (2) din Legea 51 nr. 51 din 8 martie 2006 a serviciilor comunitare de utilități publice:

„Veniturile operatorilor se constituie prin încasarea de la utilizatori, sub formă de prețuri sau tarife, a sumelor reprezentând contravaloarea serviciilor furnizate/prestate și, după caz, din alocații bugetare, cu respectarea următoarelor principii:

a) asigurarea autonomiei financiare a operatorului;

b) asigurarea rentabilității și eficienței economice;

c) asigurarea egalității de tratament al serviciilor de utilități publice în raport cu alte servicii publice de interes general;

d) recuperarea în totalitate de către operatori a costurilor furnizării/prestării serviciilor, cu excepția situațiilor în care aceștia furnizează/prestează serviciile de utilități publice în baza unui contract de concesiune,

➤ b) principiile statuate legea 92/2007, art.1 alin. (4), lit. i) și lit. j):

„i) recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către beneficiarii direcți ai transportului, denumiți în continuare utilizatori, și prin finanțarea de la bugetele locale, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport și transportatorii autorizați;

j) autonomia sau independența financiară a operatorilor de transport și a transportatorilor autorizați;”

➤ c) art. 16.1 din Contract.:

„Raporturile contractuale dintre Entitatea Contractantă și Operator se bazează pe principiul echilibrului financiar între drepturile care îi sunt acordate Operatorului și obligațiile care îi sunt impuse.”

Apreciem că art. 8.4.8.2 din Anexa nr 1 la Documentația de atribuire a serviciului este contrar (parțial) cu art. 8.4.8.1, pentru că această prevedere este incompletă, raportată la art. 43 alin.(2) din Legea 51/2006:

„8.4.8.1 Finanțarea serviciului de transport public județean prin curse regulate (finanțarea cheltuielilor curente și de capital necesare pentru efectuarea serviciului de transport public județean) se asigură din veniturile operatorilor de transport.

8.4.8.2 Prin nivelul tarifelor de transport pentru serviciile de transport public județean de călători, suportate de către utilizatori, se vor recupera integral costurile de exploatare, reabilitare și dezvoltare, asigurându-se astfel un profit rezonabil pentru operatorul de transport.”

Din forma actuala a celor 2 articole, se releva faptul ca Entitatea Contractantă nu își asumă prevederile art. 16.1 din Contract, nu respecta cele 3 prevederi legale amintite mai sus, iar in cazul in care Operatorul nu-si recuperează costurile prin veniturile din vânzări de bilete, automat acesta devine subfinanțat, încălcând prevederile Codul fiscal și principiile statuate in Regulamentul CE 1370/2007, in Legea 51/2006 art. 43(2 , pct d), in care se prevede ca prin veniturile operatorilor trebuie să se recupereze in totalitate costurile furnizării prestării serviciilor. Aceste prevederi, sus amintite, sfidează inclusiv prev. Ordinului ANAP nr. 131/2019 - anexa 2- contractul de delegare de gestiune unde, prin cele 3 capitole, Diferența de tarif, Compensația și Investițiile, legiuitorul creează un flux al prevederilor care generează asigurarea echilibrului financiar al operatorului.

Rugam Onoratul Consiliu să constate că contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean este un contract de servicii publice, diferit de un contract de concesiune a unui serviciu de utilitate publică, iar riscul este partajat între operator și autoritate în sensul în care Autoritatea trebuie să se asigure ca operatorul de transport își recuperează costurile furnizării prestării serviciului tocmai pentru ca operatorul sa-si ducă la îndeplinire obligațiile de serviciu public, după cum și obligația operatorului de transport este de a presta serviciu în condiții de regularitate, continuitate și calitate cu respectarea tuturor obligațiilor de serviciu contractuale, de mediu și eventual a obligațiilor tarifare.

Din pacate, prin cele 2 prevederi nelegale, tocmai acest lucru nu se realizeaza.

Pentru respectarea prevederilor legale sus amintite cat și pentru crearea simetriei art. 16.1 din contract cu cele 2 prevederi legale, rugam consiliul ca prin decizia pe care o va lua să dispună următoarele Masuri de remediere:

- i. la Cap. 6 să anuleze al doilea aliniat de la cap. 6 și să reformuleze astfel:

Operatorul are obligația de a asigura transportul elevilor în condițiile legii, iar mecanismul de decontare a cheltuielilor pentru transportul elevilor este conform normelor in vigoare. Operatorul de transport va incasa veniturile din vânzarea Titlurilor de călătorie pentru Serviciile publice de transport calatori prestate in baza prezentului Contract de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane in aria teritoriala de competență a județului Bistrita - Năsăud.

In situația in care Operatorul nu isi recuperează costurile de exploatare plus profitul stabilit, Entitatea Contractanta va acorda Compensație în condițiile legii, cu respectarea cap. 10 Compensația, din Contractul de delegare , anexa 2 la Ordinul ANAP 131/2019 și a Ordinului ANRSC 272/2007.

- ii. Pentru corecta și legalitatea Capitolului 8.4.8- Aspecte financiare Anexa nr 1 la Documentația de atribuire, solicităm respectuos să dispuneți Entității Contractante introducerea in Documentația de atribuire, Capitolul 8 - Metodologia de evaluare a ofertelor prezentate, pct. 8.4.8 Aspecte financiare, art. 8.4.8.3 cu următorul conținut:

8.4.8.3 „În măsura în care Operatorul nu își recuperează integral costurile de exploatare, reabilitare și dezvoltare plus profitul de 8 %, Entitatea Contractantă va acorda compensație în conformitate cu prevederile Cap 10. COMPENSAȚIA din Contractul de delegare”.

1.9. Aspecte de nelegalitate și de simetrie în Documentația de atribuire, Caietul de sarcini și Regulamentul

În cadrul prevederilor din ORDINUL nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 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, Anexa 2, art. 13.8 alin. (1), 13.8.1 alin. (2), 13.8.3 alin. (3) se prevăd următoarele:

„13.8. Sistemul de taxare

13.8.1. Gestiunea sistemului de taxare electronică și a sistemului de numărare a călătorilor revine în sarcina Operatorului, pe întreaga durată a Contractului.

13.8.2. Operatorul are obligația de a monta pe mijloacele de transport folosite pentru realizarea Serviciului public de transport persoane, validatoare pentru Titlurile de călătorie, sisteme de numărare a călătorilor și echipamente de bord cu casă de marcat fiscală în cazul în care eliberează Titluri de călătorie în mijlocul de transport, potrivit specificațiilor din Anexa nr. 5.1 și de a menține în stare de funcționare pe toată durata efectuării curselor.

13.8.3. Pentru mijloacele de transport nou achiziționate pe parcursul derulării prezentului Contract Operatorul are obligația de a achiziționa și instala validatoare, sisteme de numărare a călătorilor și echipamente de bord care să fie compatibile cu sistemul de taxare electronică sau, după caz, cu sistemul de numărare a călătorilor aferent transportului public local sau transportului public județean de persoane realizat pe grupa de trasee”.

Entitatea Contractantă a preluat în Contractul de delegare, prin art. 11.7 – Sisteme de taxare, cele impuse prin Ordin.

Din păcate, Entitatea Contractantă s-a limitat doar la atât, necreând simetrie în sensul în care:

- a. în Caietul de sarcini al serviciului nu sunt trecute aceste obligații decât parțial (G.P.S și case de marcat fiscale);
- b. în Anexa 5.1, pct. 3 de la Contract – Cerințe minime pentru Autobuze, sunt scăpate aceste cerințe, cu excepția G.P.S;
- c. în spiritul simetriei și pentru respectarea prevederilor art. 11.7 din Contract, s-ar fi impus ca cele doua prevederi de mai sus să fie prevazute ca obligatii și în pct. 5 din Caietul de sarcini al serviciului, la Cap. III Sistemul de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Bistrița-Năsăud ori prin crearea unui punct nou în acest sens.
- d. de asemenea, lipsa acestor prevederi din Documentația de atribuire, din oferta tehnică prin semnarea unei declarații de obligare a implementării acestor sisteme în perioada de mobilizare, ar face ca prevederile din art. 11.7.1, 11.7.2 și 11.7.3 să nu producă efecte și, prin urmare, acest lucru ar conduce la încălcarea prevederilor legale.

Având în vedere motivele mai sus expuse vă solicităm ca prin decizia pe care o veți emite să dispuneți modificarea prevederilor din documentația de atribuire referitoare SISTEME DE TAXARE INTELIGENTE ȘI SISTEME DE NUMĂRARE A CĂLĂTORILOR și să dispuneți obligarea Entității Contractante la următoarele masuri de remediere:

- i. în Caietul de sarcini al serviciului, Cap. II Cerințe organizatorice minimale, se va introduce litera „z” cu următorul conținut, astfel:

pct.72) Gestiunea sistemului de taxare electronică și a sistemului de numărare a călătorilor revine în sarcina Operatorului, pe întreaga durată a contractului.

pct. 73) Operatorul are obligația de a monta pe mijloacele de transport folosite pentru realizarea Serviciului public de transport persoane, sistem de monitorizare și localizare GPS, validatoare pentru Titlurile de călătorie, sisteme de numărare a călătorilor și echipamente de bord cu casă de marcat fiscală în cazul în care eliberează Titluri de călătorie în mijlocul de transport, potrivit specificațiilor din Anexa 5.1 și de a le menține în stare de funcționare pe toată durata efectuării curselor.

pct. 74) Pentru mijloacele de transport nou achiziționate pe parcursul derulării prezentului Contract Operatorul are obligația de achiziționa și instala validatoare, sisteme de numărare a călătorilor și echipamente de bord care să fie compatibile cu sistemul de taxare electronică sau,

după caz, cu sistemul de numărare a călătorilor aferent transportului județean de persoane realizat pe grupa de trasee.

ii. La Anexa 5.1, pct. 3 se vor introduce 3 noi subpuncte, astfel:

„4. Gestiunea sistemului de taxare electronică și a sistemului de numărare a călătorilor revine în sarcina Operatorului, pe întreaga durată a contractului.

5. Operatorul are obligația de a monta pe mijloacele de transport folosite pentru realizarea Serviciului public de transport persoane, sistem de monitorizare și localizare GPS, validatoare pentru Titlurile de călătorie, sisteme de numărare a călătorilor și echipamente de bord cu casă de marcat fiscală în cazul în care eliberează Titluri de călătorie în mijlocul de transport, potrivit specificațiilor din Anexa 5.1 și de a le menține în stare de funcționare pe toată durata efectuării curselor.

6. Pentru mijloacele de transport nou achiziționate pe parcursul derulării prezentului Contract Operatorul are obligația de achiziționa și instala validatoare, sisteme de numărare a călătorilor și echipamente de bord care să fie compatibile cu sistemul de taxare electronică sau, după caz, cu sistemul de numărare a călătorilor aferent transportului județean de persoane realizat pe grupa de trasee.”

iii. Se va introduce în Documentația de atribuire „Oferta tehnică” o nouă declarație prin care operatorul se obligă ca în perioada de mobilizare să echipeze mijloacele de transport cu echipamentele prevăzute în Caietul de sarcini al serviciului, pct 72, pct.73 și pct.74.

1.10. Problematika legata de nelegalitatea prevederilor din Anexa nr. 1 la Documentația de atribuire, Cap. 8.2. Cerințe organizatorice minimale specifice, art. 8.2.1, litera I.

In Anexa nr. 1 la Documentația de atribuire, Cap. 8.2. Cerințe organizatorice minimale specifice, art. 8.2.1, litera I., se prevede:

„I. deține în proprietate sau are un contract de servicii cu un atelier auto situat în județul Bistrița-Năsăud și care deține autorizație cel puțin pentru clasele de autorizare I și II emisă de autoritatea competentă pentru activități sau lucrări conforme cu marca și tipul autovehiculelor prezentate în ofertă, potrivit art. 6 lit. d) din anexa nr. 2 OMT 92/2007 și Reglementărilor privind autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de reparații, de întreținere, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere, precum și de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz – RNTR 9, aprobate prin O.M.T.C.T. nr. 2131/2005 cu modificările și completările ulterioare.”

Consideram că referirea la clasa I din prevedere este ilegală, deoarece cerința de autorizare clasa I pe raza județului Bistrița-Năsăud este restrictivă, fapt ce restrânge piața autobuzelor și a operatorilor, pentru că, de regulă, unitățile service, autorizate clasa I, sunt cele reprezentante ale unei mărci de autovehicule.

Aceste unități service, pe lângă condițiile de autorizare din reglementări, **TREBUIE SĂ DEȚINĂ ABILITAREA DIN PARTEA UNUI PRODUCĂTOR DE VEHICULE.**

În prezent, singurul service clasa I, pentru autovehiculele clasa M3, pe raza județului Bistrița-Năsăud, este ATP EXODUS, care deține abilitarea pentru servizarea Autobuzelor MERCEDES și SETRA.

CU ALTE CUVINTE, nu se poate participa la licitație decât cu autobuze MERCEDES și SETRA.

În situația dată, achiziția se restrânge, întrucât vor putea participa doar operatorii economici care dețin autovehiculele clasa M3, cu următoarele mărci:

- Clasa M -> M3 – autovehiculele marca MERCEDES și SETRA

Operatorii economici care dețin autovehiculele din clasele M2, M3, mărcile IRIBUS, MAN, ISUZU, RENAULT, TEMSA, VDL, VANHOOL și alte mărci, sunt automat excluși.

Redăm mai jos definiția unităților service clasa I conform prev. RNTR 9 și OMTR 2131/2005:

„Clasa I - operatorii economici care îndeplinesc condițiile de autorizare din reglementări pentru a desfășura toate operațiunile prevăzute pentru cel puțin unul dintre sistemele A1.1-A1.8 și care dețin abilitarea din partea unui producător de vehicule sau a reprezentantului autorizat al acestuia;”

Față de cele prezentate mai sus, rugăm Onorata Comisie ca prin decizia pe care o va lua să dispună modificarea art. 8.2.1, lit. I astfel:

„*deține în proprietate sau au contract de servicii cu un atelier auto situat în județul Bistrița-Năsăud și care deține autorizație de cel puțin clasa de autorizare II pentru autovehiculele din clasa M2, M3, emisă de autoritatea competentă, potrivit art. 6 lit d din anexa 2 OMT 972/2007.*”

1.11. Problematika legata de condițiile impuse de Entitatea Contractanta în cadrul documentației de atribuire referitor la:

- **obligația de a avea GPS pe mașini din Anexa la formularul 4.2.**
- **obligația de a deține case de marcat fiscale din Anexa la formularul 4.2.**
- **obligația ca mașinile cu care se participă la licitație să nu fie angrenate în alte contracte sau activități din Formularul 4.2**
- **obligația de a avea șoferi angajați la depunerea ofertei**

Entitatea Contractantă încalcă prevederile Legii 99/2016 și impune costuri nejustificate ofertanților, înainte de a fi declarați câștigători, prin obligația îndeplinirii anumitor condiții corespunzătoare perioadei de mobilizare.

Condițiile impuse la depunerea ofertei/ofertelor sunt:

- a. Obligația de a avea instalate sisteme GPS pe mașini;
- b. Obligația de a avea case de marcat fiscale;
- c. Obligația ca mașinile cu care se participă la licitație să nu fie angrenate în alte contracte sau activități;

- d. Obligația de a avea șoferi angajați la depunerea ofertei;

Masuri de remediere:

- i. Modificarea formularelor amintite în sensul eliminării acestor obligații în faza de ofertare și solicitarea îndeplinirii obligațiilor în perioada de mobilizare.
- ii. Introducerea de noi formulare Declarație de obligativitate cu măsura îndeplinirii obligațiilor de mai sus în perioada de mobilizare.

1.12. Aspecte de nelegalitate si de simetrie privind stabilirea valorii contractului

Referitor la acest motiv de nelegalitate, invederam Onoratului Consiliu ca acesta va fi partial argumentat separat, in cadrul unei anexe la prezenta contestatie, pe care va rugam sa o declarati confidentiala ca urmare a caracterului confidential al informatiilor regasite in cuprinsul acesteia.

Astfel, in vederea respectarii dreptului la aparare, cu privire la aceasta cirtica, solicitam Onoratului Consiliu sa observe faptul că valoarea contractului de delegare de gestiune pe loturi trebuie să fie egală cu valoarea tuturor costurilor de exploatare a serviciului plus un profit rezonabil stabilit de către Autoritate

Costurile aferente executării serviciului sunt cele prevăzute de Ordinul ANRSC 272/2007 unde, la capitolul Cheltuielile materiale sunt incluse toate costurile cu obligațiile de serviciu public, costurile cu obligațiile de mediu si costurile cu obligațiile contractuale.

Până în prezent la nivelul jud. Bistrita-Năsăud nu au fost încheiate contracte de delegare de gestiune pentru transportul public, prin urmare valoarea estimată, apreciem noi, nu poate face obiectul prevederilor art. 25 din Legea 99/2016. In schimb Entitatea Contractantă cunoaște toate obligațiile de serviciu public, obligațiile contractuale si de mediu cat si costurile indicate de Ordinul 272/2007 si avea posibilitatea estimarii unui preț care sa aiba un nivel corect si suportabil in executarea acestui serviciu.

Față de cele prezentate, apreciem ca Entitatea Contractanta a stabilit in mod eronat valoarea contractului în cadrul documentației de atribuire. Mai mult, Entitatea Contractantă a dat dovadă de lipsă de transparență, deoarece, în Documentația de atribuire, Strategia de contractare nu furnizează potențialilor ofertanți informații necesare privind alocarea costurilor pentru a-i sprijini în pregătirea ofertelor, așa cum de altfel Regulamentul CE 1370/2007 impune.

Deși sub incidenta neconformității propunerii financiare, ofertantul este obligat să fundamenteze oferta financiară conform Ordinului nr.272 din 12 decembrie 2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, în care se prevede ca este obligat să includă toate costurile generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public și a obligațiilor contractuale, Entitatea Contractantă nu are aceeași abordare în ceea ce privește stabilirea valorii contractului/contractelor.

Ofertanții, pe de o parte, sunt nevoiți să se raporteze la valoarea estimată, întrucât propunerea unui preț al ofertei cu depășirea acesteia poate avea drept consecință respingerea ofertei.

Pe de altă parte, ofertanții sunt ținuți să fundamenteze valoarea contractului prin respectarea cerințelor Ordinului 272/2007 ANRSC, cu obligativitatea includerii tuturor obligațiilor de serviciu public și a obligațiilor contractuale sub rezerva neconformității ofertei.

Valoarea estimată a Contractului pentru Lotul 6 de către Autoritatea Contractantă este SUBEVALUATA, deși aceasta trebuie să estimeze valoarea contractului, luând în considerare toate costurile pe care le presupune și care, ulterior, dacă este necesar, vor fi suportate chiar de către autoritate.

Astfel, o valoare a contractului estimată într-un mod corect și real de către Entitatea Contractantă este foarte importantă, mai ales în cazul contractelor de achiziție de transport public de persoane, deoarece marja de ofertare este redusă, principalele costuri sunt uniformizate, inclusiv cu munca fizică pe care unii ofertanți sunt tentați să o salarizeze la minimul legal.

Observăm, din păcate, că în cadrul prevederilor din documentație referitoare la salarizarea personalului operatorilor, Entitatea Contractantă a utilizat ca referință nivele de salarizare sub nivelul salariului minim legal, în cazul unora dintre traseele ce fac obiectul atribuirii.

Categoriile de cheltuieli pe care Entitatea Contractantă ar fi trebuit să le ia în considerare versus situația categoriilor de cheltuieli prevăzute în documentația de atribuire vor fi detaliate în cadrul anexei confidențiale pe care o vom atașa prezentei.

De asemenea, Curtea de Apel Alba Iulia, secția Contencios administrativ fiscal, prin decizia nr. 2392/24.07.2015 a stabilit că determinarea greșită a valorii estimate a contractului poate constitui abatere și poate atrage după sine anularea procedurii de atribuire.

Având în vedere motivele mai sus expuse vă solicităm ca prin decizia pe care o veți pronunța să admiteți solicitarea noastră privitoare la modificarea prevederilor din documentația de atribuire referitoare la VALOAREA CONTRACTULUI și să dispuneți obligarea Autorității Contractante la următoarele măsuri de remediere:

- i. Sa obligați Entitatea Contractantă să recalculeze valoarea contractului și să stabilească o valoare corectă și reală, conform cerințelor din Documentația de atribuire.
- ii. Sa obligați Entitatea Contractantă ca la momentul revizuirii valorii inițiale să fie luate în considerare orice alte costuri cu impact, pe care Entitatea le va identifica.

II. NEREGULARITATI PROCEDURALE, ASPECTE LEGATE DE REMEDIEREA UNOR PREVEDERI DIN DOCUMENTATIA DE ATRIBUIRE.

În calitate de operator economic interesat să participe la procedura de atribuire a contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport calatori pe raza județului Bistrița Năsăud, arătăm Onoratului Consiliu ca și următoarele aspecte încalcă interesul legitim al EXMITIANI și ne pot crea prejudicii:

2.1. Anexa nr. 3 la Contractul de delegare (Anexa nr. 5 la Documentația de atribuire)

Raportat la prevederile cap 12 -anexa 2 din Ordinul ANAP 131/2019 si ale cap. 10 din modelul de contract – anexa la documentația de atribuire, operatorul are obligația de a realiza investițiile in legătură cu prestarea serviciului de transport calatori in **conformitate cu programul de investiții al operatorului.**

Programul de investiții al operatorului trebuie transpus in anexa 3 la contractul de delegare. Pentru ca operatorul sa poată sa-si dimensioneze costurile cu aceste investiții, anexa 3 trebuie sa fie un formular gol, fără alte completări.

Constatăm ca acest formular gol nu exista, ci exista un formular tabelar, precompletat de catre Entitatea contactanta, cu 2 investitii fara a mai da posibilitate operatorului sa-si stabileasca propriul programul de investitii pe care sa-l gandeasca pe perioada celor 10 ani ai contractului.

In plus prin Formularul 9- formularul de oferta financiara prin care Ofertantul isi asuma prevederile contractuale din Documentația de Atribuire, deci este obligat sa-si asume acel tabel intocmai, fara a putea sa-si aplice propria strategie de investii

In aceasta situație, operatorul nu poate sa aibă o strategie de investii necesara pentru ducerea la îndeplinire a indicatorilor de performanta (precum vechimea parcului auto) si pentru respectarea obligațiilor de serviciu public si contractuale.

Opinia noastra este ca acele 2 investiții nu au ce sa caute in programul de investii al operatorului pentru ca pe de o parte fac obiectul obligațiilor prevăzute in art. 11.7.1 -11.7.2-11.7.3 din Contractul de delegare prevederi preluate din Ordinul ANAP 131/2019, anexa 2, art. 13.8.1, 13.8.2. 13.8.3 din modelul de contract care spun foarte clar ca aceste investii trebuie efectuate pe întreaga durată a contractului si se mențină in stare de funcționare pe toata durata efectuării curselor.

Surprinzator este ca termenul de finalizare a acestor investiții (sau ce-or fi ele) stipulat in formularul anexa 3- care, repetam, ar trebui sa fie gol, au termen de finalizare odată cu termenul de finalizare al contractului de delegare, adica 31.12.2032.

Prin urmare, solicitam consiliului, ca prin decizia pe care o va emite, sa dispună obligarea Entitatii Contractante la eliminarea acelor înscrisuri din anexa 3, sa lase liber formularul referitor la investii pentru a putea fi utilizat iar operatorul sa poată semna acea declarație pe proprie raspundere cu referire la însușirea prevederilor contractuale.

2.2. Anexa 1 la documentația de atribuire ,Caietul de sarcini al atribuirii , cap. 8.2, art. 8.2.1, alin (1) , lit e)

„8.2.1. (I) Pentru realizarea Serviciului public de transport persoane, ofertantul - operatorul de transport rutier trebuie sa îndeplinească următoarele cerințe:

(...) E. va presta serviciul public de transport județean de persoane prin curse regulate cu mijloace de transport proprii;,,

Aratam Onoratului Consiliu ca atât în Legea 92/2006, art.4, alin(1) lit d) cât și în documentația de atribuire, se prevede ca autovehiculele necesare efectuării transportului public pot fi „deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing,,

Presupunem ca a fost o scăpare din partea Entității Contractante prin urmare vă solicităm respectuos să dispuneți obligarea acesteia Entității Contractante să completeze articolul sus amintit ai cu prevederea „leasing,,.

2.3. Factorii de evaluare

- A. Prin modul de stabilire al criteriilor de evaluare al ofertelor se generează **un al treilea principiu de selecție al ofertantului**, adică ofertantul câștigător este cel care depune OFERTA TEHNICĂ CEA MAI BUNĂ (nicidecum nu se aplica principiul ofertei tehnico - economice sau principiul ofertei cu cel mai mic preț).

Extras din documentatie:

a) factorul de evaluare de natura financiara: nivelul tarifelor, unde, pentru oferta cu cel mai scăzut tarif mediu/km/loc se acordă punctajul maxim alocat factorului de evaluare.

b) Factorii de evaluare cu privire la componenta tehnică a ofertei se refera la :

vechimea medie a parcului auto = punctaj maxim 25 de puncte

norma de poluare = punctaj maxim 25 puncte

clasificarea autobuzelor = punctaj maxim 8 puncte

dotarea cu instalație de aer condiționat = punctaj maxim 3 puncte

capacitatea de transport = punctaj maxim 7 puncte

utilizarea combustibililor alternativi = punctaj maxim 7 puncte

- A. Exista o discrepanta vadita intre ponderea factorilor de evaluare de natura financiara versus factorii de evaluare de natura tehnica.
- B. Exista o discrepanta si intre pricipiul general de evaluare definit de catre autoritate ca fiind cel economic si realitatea care transpare din documentatie unde preponderent se pune accent pe factorii de evaluare de natura tehnica.
- C. Practic, in mdul actual de structurare a factorilor de evaluare din documentatie, oferta castigatoare va fi oferta care va fi punctate superior la categoria factori de evaluare de natura tehnice lcucur care intre flagrant in contradictie cu intentia autoritatii de a pune in prim plan factori de natura economica asa cum se deprinde din urmatoarele principii directe enuntate de autoritate:

„Nivelul tarifului reprezintă cel mai important dintre factorii de evaluare a ofertelor utilizați în aplicarea criteriului de atribuire.”

„În alegerea factorului de evaluare entitatea contractantă va avea în vedere posibilitatea atribuirii contractelor de delegare către operatorul economic care asigură un tarif mediu cât mai scăzut...”

D. Factorii „vechimea medie a parcului de autobuze” dublat de „norma de poluare a autobuzului” contravin cu indicatorii de performanță privind indicatorul „vechimei medii a vehiculelor”, unde nu este permisă o vechime medie de 10 ani.

E. Observăm că justificările din documentație privind stabilirea punctajelor sunt puerile, neprofesioniste și fără fundament.

Prin modul de stabilire al criteriilor de evaluare al ofertelor se generează un al treilea principiu de selecție al ofertantului, adică ofertantul câștigător este cel care depune OFERTA TEHNICĂ CEA MAI BUNĂ (nicidecum nu se aplica principiul ofertei tehnico - economice sau principiul ofertei cu cel mai mic preț)
Mai exact:

- nivelul tarifelor= punctaj maxim acordat 25 de puncte
- oferta tehnică 75 puncte din care:
 - ✓ vechimea medie a parcului auto = punctaj maxim 25 de puncte
 - ✓ norma de poluare = punctaj maxim 25 puncte
 - ✓ clasificarea autobuzelor = punctaj maxim 8 puncte
 - ✓ dotarea cu instalație de aer condiționat = punctaj maxim 3 puncte
 - ✓ capacitatea de transport = punctaj maxim 7 puncte
 - ✓ utilizarea combustibililor alternativi = punctaj maxim 7 puncte

După cum reiese din valoarea punctajului maxim acordat fiecărui factor de evaluare, punctajul acordat nivelului tarifelor este atât de mic, încât nu mai contează față de punctajele pe:

- vechimea medie a parcului = 25 de puncte
- norma de poluare = 25 de puncte.

Ceea ce vrem să arătăm este faptul că vechimea medie a parcului (25 de puncte) și norma de poluare (25 de puncte) se dublează, adică există un criteriu împărțit în 2 sau sunt 2 criterii în 1.

Propunem Onorabilului Consiliu ca prin Decizia ce o va emite să oblige Entitatea Contractantă la stabilirea unor factori de evaluare echilibrați, având la bază ponderea fiecăruia în importanța executării serviciului și justificarea legăturii dintre punctaj și valoarea de amortizare a mijlocului de transport, de exemplu și restul costurilor serviciului după cum urmează:

- i. Stabilirea unui punctaj de 60 de puncte pe factorul „tarif mediu”, pe punctajele pe vechime și poluare dedublate.
- ii. Stabilirea unui punctaj mai mic pe norma de poluare euro 6 și euro 5 cu o creștere a punctajului pe vehicule nepoluante (alternative) cu respectarea prevederilor OUG 71/2021.
- iii. Eliminarea punctajului pe climă.
- iv. Solicităm justificarea legăturii dintre punctaj și valoarea de amortizare a mijlocului fix și restul costului.

2.4. Modelul de Contract de delegare de gestiune Anexa nr. 7 - Cerințele privind contabilitatea separată

Cerintele existente in cadrul documentației cu privire la contabilitatea separata nu sunt aliniate la legislatia actuala si la practica curenta raportat la specificul activității de transport public.

La Anexa numărul 7 - Cerințele privind contabilitatea separată, rugam Onoratul Consiliu ca prin Decizia ce o va da sa solicite autorității contractante sa dispuna introducerea unor chei de repartitie aliniate la legislația actuala si la practica curenta.

- a. Este o propunere completă.
- b. Este o propunere corectă, legală și echilibrată.
- c. Este un mod de lucru certificat de catre ANAP.
- d. Reprezinta un mod de lucru validat de catre instituțiile de audit care nu au avut obiecții

La baza acestei solicitari se afla urmatoarele principii directoare:

- a) Principiile privind evidenta contabila separata pentru costurile eligibile înregistrate sunt:
-principiile privind conceptul costului total alocat, in care costul total aferent desfășurării unui anumit tip de serviciu sau realizării unui singur produs este atribuit aceluia serviciu sau produs. Astfel, costurile totale alocate ale obligației de serviciu public a operatorului trebuie sa includă următoarele:
 - Costurile directe cu personalul, de amortizare, de resurse materiale și servicii efectuate de terți care au legătura cu Serviciul de transport public județean, inclusiv serviciul datoriei societății, folosite exclusiv pentru îndeplinirea Obligației de serviciu public
 - O cota proporționala din costurile indirecte, incluzând costurile tehnice si administrative cu personalul, de capital si resurse materiale.

Ca exemple de chei de alocare, defalcarea pe moduri și pe activități TP/non TP județ a unor cheltuieli pentru care înregistrarea primară diferențiată nu este posibilă se poate face după următorul model :

- Cheltuielile de exploatare (întreținere, amortismente, utilități) generate de elementele comune de infrastructură (atelier service, spălătorie, parcare etc.) se repartizează pe moduri direct proporționale cu parcul de vehicule în exploatare.
- Cheltuielile administrative și cele pentru servicii-suport (structura de conducere, contabilitate, personal, IT, etc), proporțional cu produsul număr personal x parc de vehicule în exploatare.
- Defalcarea cheltuielilor administrative și a celor pentru servicii-suport între activitățile eligibile și cele ne-eligibile pentru compensații, direct proporțional cu cifrele de afaceri ale celor două categorii de activități.
- Toate costurile legate de desfășurarea serviciilor din afara PSO vor fi alocate doar acelor servicii, precum si o cota proporționala din costurile fixe comune ale operatorului, astfel încât niciun cost, niciun venit, nicio subvenție încrucișata sau supracompensară sa nu fie produsă.
- Toate costurile si veniturile provenind din si pentru activitățile comerciale de exploatare trebuie bazate pe rezultatele financiare oficiale ale operatorului si nicio reevaluare a activelor in scopul planificării afacerii nu va fi introdusa.

- Modelul nu include deprecieri, amenzi, penalități, provizioane ,bonusuri acordate directorilor sau orice alte venituri si costuri neprevăzute, apărute in urma ineficientei sau eficientei conducerii Operatorului.
- b) Evidenta contabila se va organiza pe conturi analitice distincte, pe fiecare mod de transport si pe alte activități.
- c) Toate veniturile, costurile, tarifele si preturile vor fi calculate in RON, fără TVA, cu excepția cazurilor unde se specifica altfel.
- d) Operatorul va utiliza Metoda ABC (Activity Based Costing) pentru gestiunea costurilor pe activități sau alta metoda agreata de către autoritatea contractanta.
- e) Metoda ABC vizează, pe de o parte, calculul si analiza costurilor, iar pe de cealaltă parte, constituie un instrument de măsura a performantelor operatorului.
- f) Cu 60 de zile înainte de încheierea situațiilor financiare anuale, Operatorul va solicita aprobarea Autorității Contractante privind procedurile de alocare a costurilor indirecte pe activități.

Anexe:

- **Anexa 1** - Anuntul de participare SEAP [CN1036737/12.11.2021]
- **Anexa 2** - Fisa de date a anunțului de participare [CN1036737/12.11.2021]
- **Anexa 3** – Documentatia de atribuire cu toate anexele Documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane in județul Bistrita Năsăud cu urmatoarele anexe:
 - Anexa nr. 1 la documentata de atribuire – caietul de sarcini privind atribuirea Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport persoane prin curse regulate in aria teritoriala de competenta a județului Bistrita Năsăud
 - Anexa nr. 2 la documentatia de atribuire – Instrucțiuni către ofertanți
 - Anexa nr.3 la documentata de atribuire – Formulare
 - Anexa nr. 4 la documentata de atribuire – Programul de transport public judetean persoane prin curse regulate in județul Bistrita Năsăud
 - Anexa nr. 5 la documentata de atribuire – Model Contract de delegare a gestiunii serviciului public de transport judetean de persoane prin curse regulate in județul Bistrita Năsăud
 - Hotărârea Consiliului Judetean privind aprobarea Regulamentului si a Caietului de sarcini al Serviciului de transport public judetean de persoane prin curse regulate, in județul Bistrita Năsăud, si a Documentației de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport județean de persoane prin curse regulate, in județul Bistrita Năsăud
- **Anexa 4** – Aspecte de nelegalitate si de simetrie privind stabilirea valorii contractului – document cu caracter confidential

Prin urmare solicitam Onoratului Consiliul ca prin decizia ce o va pronunța, să dispună:

I. IN PRINCIPAL

1. În conformitate cu prev. art. 26, alin.(1), lit.b) din Legea nr.101/2016 să dispuneți obligarea Autorității Contractante la eliminarea prevederilor nelegale ale documentației de atribuire și la modificarea documentației de atribuire în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Concret, măsurile necesare în vederea restabilirii legalității pe care solicităm să le aprobați constă în principal în:

- a. Eliminarea prevederilor nelegale din documentația de atribuire din procedura de atribuire;
 - b. Modificarea documentației de atribuire în conformitate cu prevederile legale în vigoare, inclusiv Contractul de delegare;
 - c. Completarea documentației de atribuire prin introducerea obligațiilor de serviciu public, care în mod nelegal nu au fost introduse și care sunt impuse prin actele normative incidente;
 - d. Crearea simetriei între prevederile Caietului de sarcini al licitației, Regulamentul de funcționare a serviciului, Caietul de sarcini a serviciului și Contractul de delegare a gestiunii serviciului;
 - e. Completarea contractului de delegare a gestiunii cu prevederile Ordinului nr. 131/2019 ANAP/ANRSC
2. Să dispuneți suspendarea procedurii de achiziție/atribuire, până la soluționarea prezentei contestații, în conformitate cu prevederile art. 22, alin.(1) din Legea 101/2016.

II. IN SUBSIDIAR

ÎN SUBSIDIAR, în măsura în care veți aprecia că nu este posibilă remediarea documentației de achiziție/atribuire, vă solicităm să dispuneți anularea procedurii de atribuire, în conformitate cu prevederile art. 26, alin (2), lit. c) din Legea 101/2016.


În drept: art. 8 alin. (1), lit a, 26 alin.(1) lit. b din Legea nr. 101/2016, Ordinul nr. 131/2019 ANAP/ANRSC,

De asemenea, formulam pe aceasta cale si cerere de acces la dosarul achizitiei si implicit la dosarul CNSC, motiv pentru care va rugam sa o admiteti si pe cale de consecinta sa ne transmiteti invitatia privind studierea dosarului aflat pe rolul CNSC.

Bistrita 22.11.2021

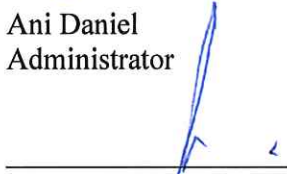
Cu consideratie,

S. EXMITIANI S.R.L.



Ani Daniel
Administrator

prin



Avocat Denes Daniel Paul



