



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

**JUDEȚUL BISTRITA-NĂSĂUD**

Bistrița-Năsăud, str. Petru Rareș, nr. 1,  
județul Bistrița-Năsăud

Nr. <sup>67524</sup>...../3048,3049,3050,3052/  
C3/ <sup>24</sup>.....12.2021

*B. Holuțiu*  
*J. H. Bota*

CONSILIUL JUDEȚEAN	
JUDEȚUL BISTRITA-NĂSĂUD	
REGISTRATURĂ - INTRARE	
Nr. Document	V 30441
Ziua 29	Luna 12 Anul 2021
Nr. file 1	Nr. anexe 40
Mod: primire	Penta Nume B. I.



NR: 30441  
DATA: 29/12/2021  
COD: 20CAA

Vă transmitem alăturat, în original, Decizia nr. 2858/C3/3048, 3049, 3050, 3052 din data de 24.12.2021, privind soluționarea contestațiilor formulate de TRANSMIXT SA și S. EXMITIANI SRL în cadrul licitației deschise organizate în vederea atribuirii contractului de „Delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Bistrița-Năsăud”, inițiată cu anunțul de participare nr. CN1036737 din 12.11.2021, spre luare la cunoștință și măsuri.

**PREȘEDINTE,**





**În conformitate cu prevederile art. 14 alin. (2) și ale art. 27 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționări a Contestațiilor, Consiliul adoptă următoarea**

## **DECIZIE**

**Nr. 2858/C3/3048,3049,3050,3052**

**Data: 24.12.2021**

Entitatea contractantă JUDEȚUL BISTRIȚA-NĂSĂUD a inițiat, la 12.11.2021, o licitație deschisă în vederea atribuirii contractului de „Delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Bistrița-Năsăud”, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. CN1036737, procedură în cadrul căreia au fost înaintate contestațiile următoare: **(1)** contestațiile nr. 554, nr. 555 și nr. 556 din 22.11.2021, înregistrate la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 61132, nr. 61133, respectiv nr. 61134 din 23.11.2021, înaintate de TRANSMIXT SA, cu sediul în municipiul Bistrița, str. Crainimăntului nr. 3, județul Bistrița-Năsăud, înmatriculată în registrul comerțului cu nr. J06/120/1991, CUI 570362, reprezentată legal de Melente Horoba, director general, iar convențional, de „Toader și Asociații” SCA, cu sediul ales pentru comunicarea actelor de procedură în București, str. Dr. Constantin Caracas nr. 16, et. 2, sector 1, precum și **(2)** contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 61156/23.11.2021, înaintată de S. EXMITIANI SRL, cu sediul în Rebrîșoara, str. Principală nr. 307, județul Bistrița-Năsăud, înmatriculată în registrul comerțului cu nr. J06/78/2000, CUI 570362, reprezentată legal de Ani Daniel, administrator și, convențional, de avocat Deneș Daniel Paul, formulate împotriva documentației de atribuire aferente loturilor 3, 4, 5 și 6, contestații prin care s-a solicitat, în principal, obligarea entității contractante la eliminarea prevederilor nelegale ale documentației de atribuire și la modificarea/completarea acesteia, în conformitate cu legislația în vigoare, dar și la suspendarea procedurii de atribuire a loturilor mai sus menționate, iar în subsidiar, anularea procedurii.

Contestațiile vor fi conexe în condițiile prevăzute de art. 17 alin. (2) din Legea nr. 101/2016.

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

Prin contestațiile înregistrate la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 61132, nr. 61133, nr. 61134, respectiv nr. 61156 din 23.11.2021, TRANSMIXT SA și S. EXMITIANI SRL atacă unele prevederi ale documentației de atribuire aferente loturilor 3, 4, 5 și 6, din cadrul procedurii mai sus amintite, elaborată de entitatea contractantă JUDEȚUL BISTRIȚA-NĂSĂUD, considerate nelegale, discriminatorii, incomplete sau distorsionate și contradictorii dispozițiilor art. 164 din Legea nr. 99/2016.

Expunând amănunțit aspectele considerate nelegale, din cadrul documentației de atribuire, contestatoarele solicită modificarea, eliminarea sau, după caz, completarea lor:

1.1. Modificarea prevederilor IV.2.2) din anunțul de participare postat în SEAP cu nr. CN1036737 din data de 12/11/2021 – referitoare la termenul limită pentru primirea ofertelor sau a cererilor de participare și a prevederilor punctului 8.4.2 din caietul de sarcini, precum și a prevederilor punctului 6.2 din modelul de contract, referitoare la termenul de mobilizare, astfel:

(i) modificarea prevederii din documentația de atribuire referitoare la termenul de depunere a ofertelor în sensul stabilirii unui termen de 200 zile pentru depunerea ofertelor, de la data publicării documentației de atribuire, modificată în acord cu dispozițiile legale în vigoare – atât din dreptul național, cât și din dreptul comunitar;

(ii) modificarea documentației de atribuire, punctul 8.4.2 din caietul de sarcini, și punctul 6.2 din modelul de contract, în sensul stabilirii unui termen de mobilizare de 120 zile de la data semnării contractului;

(iii) în măsura în care cele două măsuri de remediere antemenționate nu pot fi puse în aplicare, anularea procedurii de atribuire;

1.2. Modificări în sensul respectării obligațiilor legale instituite în baza OUG nr. 71/2021:

(i) în cuprinsul caietului de sarcini, 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 cuprinsul contractului 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 nr. 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), în partea de jos a tabelului de la loturile 3, 4, 5 și 6, Cap. 1.2 *Programul de transport*, se va introduce numărul de vehicule nepoluante: *X – vehicule nepoluante conform OUG nr. 71/2021;*

(v) În documentația de atribuire a contractelor (caietul de sarcini), 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 cadrul documentației 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 nr. 71/2021.*

1.3. Modificări/completări în sensul respectării prevederilor Ordinului MT nr. 972/2007:

(i) În Anexa 11 la Contract - caietul de sarcini al serviciului, prevederile din contractul de delegare a gestiunii, se vor completa cu următoarele:

*La numărul de mijloace de transport se adaugă 30% necesar pentru acoperirea imobilizărilor și rezervelor;*

(ii) În Anexa 5 – Anexa 5.1 *Cerințe standard pentru mijloace de transport* – Anexa 5.2 *Lista mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului (...)*, se va completa cu următoarele:

*La numărul de mijloace de transport se adaugă 30% necesar pentru acoperirea imobilizărilor și rezervelor;*

(iii) În cadrul prevederilor Anexei 1 la documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii - caietul de sarcini al licitației, se va completa cu următoarele:

*La numărul de mijloace de transport se adaugă 30% necesar pentru acoperirea imobilizărilor și rezervelor;*

(iv) În cuprinsul Cap. 1.2 – *Programul de Transport* din preambulul documentației de atribuire, se va completa cu următoarele:

*La numărul de mijloace de transport se adaugă 30% necesar pentru acoperirea imobilizărilor și rezervelor;*

(v) În cadrul Cap. 8.2 – *Cerințe organizatorice minimale* 8.2.1 alin. (2), se va completa cu următoarele:

*La numărul de mijloace de transport se adaugă 30% necesar pentru acoperirea imobilizărilor și rezervelor;*

(vi) În ceea ce privește Anexa nr. 2 – *programul de transport*, Anexa 2.2 – *Programul de transport pentru pachetul (...)*, se va completa cu următoarele:

*La numărul de mijloace de transport se adaugă 30% necesar pentru acoperirea imobilizărilor și rezervelor;*

(vii) În cadrul Anexei 1 la documentația 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. Modificări/completări 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:

(i) În cadrul caietului de sarcini al serviciului, Cap. II: *Cerințe minime organizatorice*, Anexa 11 la contract, se va 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 cadrul Contractului 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, după cum urmează: *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 cuprinsul documentației de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Bistrița-Năsăud, Cap. 1.2. *Programul de transport*, se vor introduce, în partea de jos a tabelului de la loturile 3, 4, 5 și 6, următoarele: *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 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 partea de jos a tabelului de la loturile 3, 4, 5 și 6, se vor introduce următoarele: *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 cuprinsul documentației de atribuire, fișa de date, se vor introduce următoarele: *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. Introducerea, cu titlu imperativ, în cuprinsul documentației de atribuire: fișa de date – cap. III.1.1.b), DUAЕ (Criterii de selecție), din caietul de sarcini al atribuirii - Cap. 8.2.1 (1), C) precum și în Instrucțiunile către ofertanți- Cap. III.1.1.b), a următoarelor prevederi 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. Completarea prevederilor documentației de atribuire referitoare la *profitul rezonabil*, prin includerea, în toate documentele de licitație, inclusiv în contract, a următoarei prevederi: *Stabilirea unui profit de 8% (care să fie în concordanță cu prevederile Regulamentului CE 1370/2007, cu practica CE în ceea ce privește profitul operatorilor de transport care execută contracte de servicii publice prin achiziții competitive (altele decât atribuiri directe operatorilor interni) și care să asigure independența și autonomia financiară a operatorilor.*

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

A. Introducerea unui alineat nou, respectiv alin. 8.4.8.3 în cadrul caietului de sarcini, 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 nr. 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 Compensației, 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 Compensația 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)

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

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 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, Pârțile 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, cu următorul conținut:

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. eliminarea și apoi reformularea aspectelor de nelegalitate privind capitolul 6 din Anexa nr. 1 la documentație de atribuire - caietul de sarcini al atribuirii – *Recepția și modalități de plată:*

*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 Bistrița - 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,*

*cu introducerea la Capitolul 8 - Metodologia de evaluare a ofertelor prezentate, pct. 8.4.8 Aspecte financiare, a 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. Modificarea prevederilor din documentația de atribuire referitoare la sisteme de taxare inteligente și sisteme de numărare a călătorilor astfel:

(i) În caietul de sarcini al serviciului, Cap. II *Cerințe organizatorice minimale*, se va introduce litera „z” cu următorul conținut:

*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:

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, secțiunea *Oferta tehnică*, o nouă declarație, prin care operatorul economic participant se obligă ca în perioada de mobilizare să echipeze mijloacele de transport cu echipamentele prevăzute în caietul de sarcini al serviciului, punctele 72, 73, 74;

1.10. Modificarea prevederilor din Anexa nr. 1 la documentația de atribuire, Cap. 8.2. - *Cerințe organizatorice minimale specifice*, art. 8.2.1, litera I, după cum urmează: *...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. Modificarea formularului 4.2, în sensul eliminării, din faza de ofertare, a:

- obligației de a avea GPS pe mașini;
  - obligației de a deține case de marcat fiscale;
  - obligației ca mașinile cu care se participă la licitație să nu fie angrenate în alte contracte sau activități;
  - obligației de a avea șoferi angajați la depunerea ofertei,
- și introducerea unor noi formulare *Declarație de obligativitate* cu măsura îndeplinirii obligațiilor de mai sus în perioada de mobilizare.

1.12. Obligarea entității contractante la recalcularea valorii contractului și la stabilirea unei valori corecte și reale, conform cerințelor din documentația de atribuire, precum și ca, la momentul revizuirii valorii inițiale, să fie luate în considerare orice alte costuri cu impact, pe care entitatea le va identifica.

În continuare, contestatoarele reclamă și alte neregularități procedurale, indicând aspecte legate de remedierea unor prevederi din documentația de atribuire:

2.1. Obligarea entității contractante la eliminarea acelor înscrisuri/mențiuni din Anexa 3 la contractul de delegare (Anexa 5 la

documentația de atribuire), să lase liber formularul referitor la investiții pentru a putea fi utilizat, iar operatorul să poată semna acea declarație pe proprie răspundere cu referire la însușirea prevederilor contractuale.

2.2. Obligarea entității contractante la completarea art. 8.2.1 alin. (1) lit. e) din Anexa 1 la documentația de atribuire, caietul de sarcini, cap. 8.2, și cu prevederea *leasing*.

2.3. Obligarea entității contractante 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 nr. 71/2021;

(iii) Eliminarea punctajului pe climă;

(iv) Justificarea legăturii dintre punctaj și valoarea de amortizare a mijlocului fix și restul costului.

2.4. Obligarea entității contractante la introducerea, în modelul de contract de delegare de gestiune, Anexa 7 - *Cerințele privind contabilitatea separată*, unor chei de repartiție aliniate la legislația actuală și la practica curentă.

2.5. În mod individual, TRANSMIXT SA reclamă, prin contestațiile sale, pretinse inadvertențe între numărul de mijloace de transport stabilite în Programul de transport și necesarul real de mijloace de transport pentru acoperirea orarului de transport solicitat. În acest context, contestatoarea solicită obligarea entității contractante la modificarea graficelor și programului de circulație de așa natură încât să se realizeze fie corelarea graficelor de circulație, fie introducerea unui număr suplimentar de mașini.

Prin adresele nr. V/27887, nr. V/27888, nr. V/27889 și nr. V/27890 din 06.12.2021, înregistrate la Consiliu cu nr. 63372, nr. 63369, nr. 63368, respectiv nr. 63367 din 07.12.2021, entitatea contractantă a transmis puncte de vedere la contestațiile înaintate de TRANSMIXT SA și S. EXMITIANI SRL, solicitând respingerea lor, ca nefondate, și menținerea documentației de atribuire ca fiind întocmită în conformitate cu prevederile legale.

Prin punctul de vedere, entitatea contractantă precizează că cea mai mare parte a aspectelor învederate de contestatoare reprezintă reiterări ale celor prezentate de aceasta în cadrul notificărilor realizate în mai multe rânduri la documentația de atribuire, urmare a procesului de transparență decizională, cu diferența (esențială) că, în cadrul contestației, se solicită, în formă clară, introducerea în modelul de contract a prevederilor referitoare la compensație și diferențe de tarif.

În fapt, toate elementele solicitate anterior de contestatoare, prin notificările efectuate la documentație (introducerea anumitor elemente, care presupuneau creșterea costurilor de operare, investiții, creșterea nivelului profitului rezonabil), conduceau, în formă voalată, la interesul urmărit de aceasta, și anume posibilitatea compensării serviciului. Compensarea serviciului public de transport județean (considerat de dată recentă serviciu comunitar de utilitate publică, și a cărui delegare cade sub incidența prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007) este un subiect amplu și delicat. O dimensionare adecvată a necesității acordării de compensații nu se poate realiza în mod real decât după operarea serviciului în maniera contractelor de delegare, încheiate în baza prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, impunerea unor obligații de serviciu operatorilor și analiza ulterioară a executării serviciului, prin studii și analize de specialitate desfășurate de entitatea contractantă. Compensația se analizează în funcție de parametrii realizați de operatori și a condițiilor impuse.

În cadrul studiului de oportunitate întocmit au fost estimate pentru fiecare traseu, respectiv grupă de trasee veniturile posibil a fi realizate. Acestea au fost estimate pe baza potențialelor de fluxuri de călători între localități, pornind de la datele demografice, de la numărul de curse pe trasee și capacitatea vehiculelor.

1.1. Referitor la motivele de nelegalitate invocate, ce vizează termenul limită pentru primirea ofertelor sau a cererilor de participare și prevederile punctului 8.4.2 din caietul de sarcini, precum și prevederile punctului 6.2 din modelul de contract, referitoare la termenul de mobilizare, entitatea contractantă le apreciază ca fiind nefondate, întrucât termenul limită stabilit pentru primirea ofertelor (27.01.2022) este stabilit cu respectarea prevederilor art. 87 alin. (1) din Legea nr. 99/2016, care prevăd un termen minim de 35 de zile. Or, în speță, entitatea contractantă a stabilit 76 de zile, o perioadă dublă față de minimul legal, și care oferă o perioadă de timp mai mult decât rezonabilă pentru pregătirea ofertelor de către toți operatorii interesați.

De altfel, intenția de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului a făcut obiectul publicării anunțului de informare din Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. 366501-04.08.2020, de informare prealabilă privind acest contract.

Operatorii de transport interesați au fost în măsură să cunoască schimbările legislative care au intervenit în sfera transportului public județean la nivelul anului 2020. Mai mult, contestatoarele sunt printre operatorii economici care, actualmente, efectuează transportul județean de persoane în județul Bistrița-Năsăud.

Astfel, prin OUG nr. 51/2019, transportul public județean a fost scos de sub incidența Legii nr. 92/2007 și introdus sub incidența OG nr. 27/2011. Prin OUG nr. 51/2019, valabilitatea programelor de transport județean și, după caz, a licențelor de traseu, a fost prelungită până la data de 30.06.2023.

Prin Legea nr. 34/2020 privind respingerea OUG nr. 51/2019, intrată în vigoare în data de 04.04.2020, transportul județean a fost reintrodus sub incidența prevederilor Legii nr. 92/2007, iar transportatorii nu au mai beneficiat de reglementarea ce prevedea prelungirea licențelor de transport.

Ulterior, prin art. 66 din OUG nr. 70/2020, privind reglementarea unor măsuri, începând cu data de 15 mai 2020, în contextul situației epidemiologice determinate de răspândirea coronavirusului SARS-CoV-2, pentru prelungirea unor termene, pentru modificarea și completarea Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, a Legii educației naționale nr. 1/2011, precum și a altor acte normative, ordonanță intrată în vigoare la data de 14.05.2020, transportatorii au primit dreptul de presta serviciul de transport până la data de 31.12.2021.

În plus, proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației de atribuire a „Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud” a fost făcut public de către Consiliul Județean Bistrița-Năsăud încă din data de 06.08.2021 pe site-ul [www.portalbn.ro](http://www.portalbn.ro), secțiunea Monitorul Oficial Local, operatorii având astfel cunoștință de prevederile documentației de atribuire și de cerințele impuse în atribuirea contractelor de delegare.

În contextul în care operatorii de transport au avut cunoștință de toate demersurile efectuate în vederea atribuirii contractelor de delegare a gestiunii pe parcursul acestui an, contestațiile nu pot invoca cu succes prematuritatea termenului limită stabilit pentru depunerea ofertelor, toate aspectele reclamate ca nelegale, în contestații, fiind îndelung mediatizate și dezbătute în mass-media, cu participarea tuturor operatorilor afiliați la diverse federații. Mai mult, nu poate fi invocată cu succes nici nelegalitatea stabilirii termenului la data de 27.01.2022, câtă vreme acesta are o durată dublă față de minimul legal impus.

Conferirea unui termen de 200 de zile pentru depunerea ofertelor, așa cum se arată prin contestații, la care să se adauge încă 4 luni perioadă de mobilizare, ar conduce la un total de peste 10 luni, perioadă de timp la care se mai adaugă perioada de evaluare a ofertelor și atribuirea contractelor, adică o perioadă de 14 luni, așadar peste 1 an, în condițiile în care noile contracte de delegare ar fi trebuit să intre în vigoare, potrivit reglementărilor legale, de la 01.01.2022: *Consiliile județene vor încheia contracte de delegare a gestiunii pentru asigurarea în continuare a transportului public județean de persoane prin curse regulate, cu valabilitate până la data finalizării procedurilor pentru încheierea contractelor de servicii publice, potrivit Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare, dar nu mai mult de 31.12.2021, cu operatorii de transport care dețin licențe*

*de traseu valabile pe traseul respectiv la data publicării în Monitorul Oficial ai României a Legii nr. 34/2020 privind respingerea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 51/2019 pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul transportului de persoane.*

1.2. Entitatea contractantă consideră nefondate și motivele de nelegalitate referitoare la presupusa nerespectare a obligațiilor instituite în baza OUG nr. 71/2021.

Potrivit OUG nr. 71/2007, începând cu data de 2 august 2021, în procesul de achiziție sectorială derulat pentru atribuirea contractelor, astfel cum sunt definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului, având ca obiect prestarea de servicii de transport rutier de pasageri, a căror valoare estimată este egală sau mai mare decât pragul prevăzut la art. 12 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare, 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.

Prin prelungirea termenului privind obligativitatea achiziționării acestor vehicule pe parcursul derulării contractelor de delegare a gestiunii s-a urmărit conferirea unui termen rezonabil operatorilor pentru achiziția unor asemenea mijloace, ținând cont de costurile mari de achiziție și termenele de livrare. Impunerea unei astfel de cerințe, încă de la momentul ofertării, ar putea conduce la posibilitatea ca cerința să nu poată fi îndeplinită și, în consecință, să nu mai poată fi asigurată desfășurarea serviciului public de transport județean.

1.3 În legătură cu motivul de nelegalitate invocat, respectiv faptul că, în cadrul prevederilor din documentația de atribuire, Cap.8.2 *Cerințe organizatorice minimale* 8.2.1, alin. (2) din Anexa 1 la caietul de sarcini, nu este prevăzut numărul de autovehicule de rezervă și nici acoperirea mobilizărilor în procent de 30% din numărul total de mijloace de transport din parcul auto, așa cum dispune expres Ordinul MT nr. 972/2007, Anexa 2, entitatea contractantă precizează că referința de 30% nu apare stipulată în Anexa 2 (care este dată pentru transportul public județean) la caietul de sarcini-cadru-model/programul de transport pentru rețeaua de trasee/grupa de trasee/traseul, ci apare stipulată doar în Anexa 1 la modelul de program de transport pentru transportul public local.

În modelul de program de transport pentru rețeaua de trasee/grupa/ traseul există o coloană destinată numărului de vehicule necesare rezerve, dar nu se face referire la vreun procent din vehiculele active.



Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Bistrița-Năsăud a fost aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr. 81 din data de 30.06.2021, privind aprobarea Programului de transport public județean de persoane, prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, pentru perioada 2022-2031, și a modalității de atribuire a gestiunii Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, și nu include vehicule de rezervă.

Necesitatea înlocuirii unor autobuze în caz de defectare este prevăzută în Regulamentul pentru efectuarea serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, Secțiunea a 4-a *Condiții privind efectuarea transportului public județean de persoane prin curse regulate*:

*art. 25 (1) Pe parcursul executării contractului de delegare a gestiunii serviciului, operatorul de transport rutier poate înlocui un autobuz cu care a obținut licența de traseu, după notificarea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud, numai în următoarele situații:*

*a) la solicitarea motivată a operatorului de transport, alta decât situația de la lit. b);*

*b) prezintă defecțiuni tehnice.*

*(2) Înlocuirea este permisă numai cu un autobuz care are cel puțin aceeași capacitate cu cea prevăzută în programul de transport și care întrunește cel puțin cerințele tehnice și de vechime ale autobuzului înlocuit avute în vedere la atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului.*

*(3) În situația prevăzută la alin. (1) lit. b), înlocuirea provizorie a autobuzului se poate face pentru perioade însumând maxim 180 de zile pe an calendaristic, în baza documentului/documentelor eliberat/eliberate de service-ul auto autorizat.*

1.4. În continuare, entitatea contractantă arată că respectarea prevederilor Legii nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap este prevăzută în cadrul documentației de atribuire, respectiv în modelul de contract de delegare, la punctul 12.10.16, cu preluarea mențiunilor din conținutul legii (respectiv art. 22). Dispozițiile art. 22 au fost modificate prin Legea nr. 145 din 22 iulie 2020, iar în conținutul său se precizează să *adapteze mijloacele de transport în comun aflate în circulație, în limitele tehnice posibile*. Așadar, se menține posibilitatea ca adaptarea mijloacelor de transport în comun aflate în circulație pentru a răspunde nevoilor persoanelor cu handicap, să se facă în limitele tehnice posibile, conform reglementărilor în vigoare. Dacă art. 22 s-ar fi referit doar la perioada de tranziție, de la adoptarea legii în anul 2006 până în 31.12.2010, la modificarea din anul 2020 nu ar mai fi fost menținută precizarea *în limitele tehnice posibile*. Cu alte cuvinte, posibilitatea adaptării funcției de limitele tehnice posibile este încă aplicabilă.

1.5. Criticile contestatoarelor referitoare la dovada deținerii licenței de transport comunitare sunt, în opinia entității contractante, nefondate, și trebuie respinse ca atare.:

Astfel, obligația ofertanților de a prezenta, în cadrul ofertei, licența comunitară apare atât în caietul de sarcini privind atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a județului Bistrița - Năsăud, la punctul 8.2.1 (1) C, cât și în cadrul cerințelor de la punctul B. *Propunerea tehnică* al formularului nr. 4 - Formular de propunere tehnică, sub următoarea formă:

*Pentru toate mijloacele de transport ofertate, prezint atașat următoarele documente:*

- *Copie după copia conformă a licenței de transport pentru fiecare mijloc de transport din listă.*

Astfel, după cum se indică în modalitatea de întocmire a ofertei tehnice, nu este vorba doar despre o informare, cum eronat interpretează contestatoarele, ci este obligatorie prezentarea copiei conformă a licenței comunitare.

În mod similar, obligativitatea înscrierii operatorului economic ofertant într-un registru profesional sau comercial (Registrul Comerțului pentru România) a fost prevăzută în Instrucțiunile pentru ofertanți, la *Capacitatea de exercitare a activității profesionale*.

1.6. Privitor la criticile referitoare la profitul rezonabil, entitatea contractantă menționează că prevederea unei marje de profit de 3,07% (utilizând rata SWAP+100 de puncte procentuale) nu încalcă prevederile Regulamentului CE 1370/2007, și nici dispozițiile Legii nr. 92/2007 art. 1 pct. 4 lit. i) și j).

În cadrul studiului de oportunitate, în estimarea valorii totale a serviciilor de transport, a fost prevăzută o marjă de profit de 3,07% (utilizând rata SWAP+100 de puncte procentuale) și au fost estimate veniturile posibile a fi realizate pe fiecare traseu prin aprecierea unor fluxuri de călătorii între localități, pe baza datelor demografice și a programului de transport propus.

În conformitate cu cele cuprinse în cadrul studiului de oportunitate, valoarea estimată a veniturilor acoperă valoarea aferentă cheltuielilor prilejuite de executarea serviciului public și a profitului rezonabil de 3,07%.

Profitul rezonabil reprezintă o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate respectiv, și care ține seama de riscul/absența riscului suportat de către operatorul de serviciu public în virtutea intervenției autorității publice.

În Ghidul privind conținutul actului de încredințare a serviciului comunitar de utilitate publică de transport local de călători din punct de vedere al regulilor de concurență și ajutor de stat, Consiliul Concurenței a propus raportarea profitului rezonabil la rata de swap, a cărei scadență și monedă corespund duratei și monedei prevăzute în actul de atribuire, plus o primă de 100 de puncte de bază. Această propunere

are în vedere faptul că riscul suportat de operatori, în cazul contractelor de transport public local, este redus.

În vederea dimensionării corespunzătoare a serviciilor de transport județean, cu prilejul elaborării studiului de oportunitate, au fost solicitate informații de ordin economico-financiar asupra activității de transport desfășurate, inclusiv tuturor operatorilor din județ care oferă servicii de transport județean de persoane prin curse regulate, ocazie cu care contestatoarele au refuzat să furnizeze vreo informație, ulterior afirmând că studiul a fost realizat în baza unor date neconforme.

Profitul luat în considerare în estimarea valorii totale a serviciilor este profit net, după impozitare, impozitul pe profit aplicându-se conform legilor contabile și fiscale în vigoare.

În cazul în care contestatoarele considerau, motivat, că profitul de 8%, pe care îl solicită prin contestații, acoperitor pentru riscul real al desfășurării activității, ar fi trebuit să-l aducă la cunoștință cu prilejul solicitării de date, dar refuzul a fost unul evident.

1.7. Entitatea contractantă consideră nefondate și susținerile contestatoarelor referitoare la presupusa încălcare a principiilor care stau la baza efectuării serviciului public local și județean de transport persoane.

Cu privire la compensația de serviciu public, astfel cum aceasta este definită de Regulamentul nr. 1370/2007 (orice beneficiu, în special financiar, acordat direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă), Legea nr. 92/2007 precizează: *contractele de servicii publice nu presupun în mod obligatoriu acordarea de compensații.*

Înșuși Regulamentul nr. 1370/2007 indică, în cuprinsul său, la art. 5, referitor la plata compensației, *dacă există.*

Așadar, o autoritate locală competentă are dreptul de a decide, în urma analizei situației serviciului de transport public județean, să nu acorde compensații.

În cadrul studiului de oportunitate s-a concluzionat că nu este necesară compensarea serviciului. Estimarea cheltuielilor și veniturilor posibil a fi realizate, pe trasee, a indicat faptul că nivelul veniturilor pe grupe de trasee depășește nivelul cheltuielilor, la care se adaugă și un profit rezonabil (în valoare de 3,07% din cheltuieli). Acest fapt arată că nu sunt necesare compensații care să asigure suma necesară pentru acoperirea costurilor ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu. Cu toate că, în cadrul grupelor, se regăsesc și trasee pentru care diferența dintre venituri și cheltuieli + profit rezonabil este negativă, per total grupă veniturile sunt mai mari decât cheltuielile + profitul rezonabil. Veniturile mai mari posibil de a fi realizate pe traseele mai rentabile compensează diferențele dintre venituri și cheltuieli + profit rezonabil, la traseele mai puțin rentabile, aceasta în condițiile în care în totalul cheltuielilor a fost inclusă și amortizarea, pentru a ține cont de

posibilele investiții în mijloace de transport moderne, cu grad redus de poluare.

La nivelul întregii țării, consiliile județene au decis că nu este posibilă acordarea de compensații pentru transportul public județean și era de așteptat că, odată cu efectuarea demersurilor de încheiere a contractelor de delegare a gestiunii serviciului, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, operatorii de transport se vor servi de posibilitatea compensării serviciului, astfel cum este prevăzută în regulament, deși, până la acesta dată și la momentul actual, desfășoară activitatea de transport județean fără a fi compensați.

Contestatoarele invocă, în susținerea necesității introducerii diferențelor de tarif, prevederile capitolului 9 din Anexa 2 - modelul de contract din Ordinul comun ANAP/ANRSC nr. 1401/131/2019, precizând, totodată, că atunci când o autoritate locală sau centrală stabilește tarife subdimensionate, diferența va fi suportată de una dintre părți. Entitatea contractantă menționează că nu a stabilit tarife subdimensionate pentru serviciul public județean și, în acest sens, nici categorii de utilizatori care să beneficieze de facilități la transportul public județean.

Prevederile Capitolului 9 și ale Capitolului 10 din Ordinul comun ANAP/ANRSC nr. 1401/131/2019 nu au fost introduse, deoarece, în executarea contractului de delegare, nu se vor acorda compensații de serviciu public și nici diferențe de tarif, cel puțin, la încheierea contractului.

Faptul că nu sunt necesare compensații a fost fundamentat în cadrul Studiului de oportunitate pentru stabilirea și fundamentarea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciului, necesar pentru stabilirea modalității de gestiune a serviciului public de transport județean prin curse regulate la nivelul județului Bistrița-Năsăud.

Informațiile privitoare la veniturile care se pot obține din vânzarea de legitimații de călătorie pe curse/trasee/lot au fost determinate în cadrul studiului de oportunitate.

Investițiile, pe care le va face entitatea contractantă pe durata contractelor de delegare a gestiunii, se vor realiza în conformitate cu strategia de dezvoltare a serviciului public de transport județean avută în vedere de aceasta și conform planului de investiții aprobat.

Propunerea profitului rezonabil de 8% nu este fundamentată de către contestatoare și nu reiese nici măsura în care această rată a profitului este o măsură a riscului intervenit în activitatea de transport județean.

De asemenea, nu a fost posibilă introducerea capitolului diferențelor de tarif, în condițiile în care entitatea contractantă nu are stabilite categorii de utilizatori care să beneficieze de facilități/reduceri la transportul județean.

Investițiile prevăzute în sarcina operatorului de transport, prevăzute în anexa la modelul de contract de delegare, vor fi realizate

în corelație cu investițiile ce vizează componentele care să permită captarea și prelucrarea datelor furnizate de componentele sistemelor inteligente de trafic. Această anexă la contract este completată orientativ, îndeosebi că nu se cunoaște apriori valoarea investiției, tocmai de aceea și termenul a fost menționat ca acoperind întreaga durată a contractului de delegare.

În lista investițiilor operatorului de transport au fost prezentate doar anumite componente din întregul sistem de e-ticketing, și anume validatoarele. Sistemul integrat va face obiectul investiției pe care dorește să o facă Consiliul Județean pe parcursul derulării contractelor, urmând ca autobuzele utilizate de operatori pe durata contractelor de delegare să fie echipate cu terminale/cablaje, care să permită instalarea componentelor sistemului de e-ticketing.

1.8. Așa cum a fost justificat în cadrul studiului de oportunitate, pag 35-39, veniturile obținute din vânzarea titlurilor de călătorie pe traseele de transport județean vor acoperi integral costurile prilejuite de efectuarea serviciului, asigurându-se și un profit rezonabil pentru operatorul de transport.

1.9. În cadrul Contractului cadru este transpusă obligația de a implementa și de a utiliza sisteme de taxare inteligente și sisteme de numărare a călătorilor, la art. 11.7, iar cerința pentru anumite componente ale sistemului de taxare inteligentă a călătorilor apare și în programul de investiții, Anexa 3.1 la contract.

1.10. Cerințele referitoare la atelierul auto sunt în conformitate cu prevederile legale în materie (art. 6 lit. d) din Anexa 2 la OMT nr. 972/2007) 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 OMTCT nr. 2131/2005 cu modificările și completările ulterioare.

Reglementările 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 Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2131/2005, definesc activitățile prin care se pot influența parametrii constructivi, funcționali și de calitate ai vehiculelor rutiere în raport cu legislația în vigoare referitoare la condițiile tehnice privind admiterea și menținerea în circulație a acestora pe drumurile publice.

În sensul menționatului ordin, prin activități care pot influența parametrii constructivi, funcționali și de calitate ai vehiculelor rutiere se înțeleg și activități de reparații, de întreținere și/sau reglare funcțională a vehiculelor rutiere. Cerința referitoare la atelier clasa I și II este în conformitate cu prevederile legale și nu a fost vizată să restricționeze. Astfel de ateliere oferă o gamă largă de specializări și posibilitatea desfășurării de reparații rapide, absolut necesare, în special, pentru că programul de transport nu prevede vehicule de rezervă. Din perspectiva

siguranței rutiere, este absolut necesar ca lucrările de reparații să fie realizate în ateliere care oferă posibilitatea unei game largi de reparații și care să fie autorizate conform legii. Autobuzele se clasifică pe categorii, în funcție de caracteristicile tehnice, de siguranță și de confort.

Criteriile și condițiile de clasificare a autobuzelor, modelul și conținutul certificatului de clasificare, precum și perioada de valabilitate a acestuia se stabilesc prin norme metodologice elaborate de autoritatea competentă, având ca bază sistemul de clasificare internațional.

Clasificarea autobuzelor se solicită de operatorul de transport rutier, care desfășoară activitate de transport de persoane.

În cazul în care autobuzele nu-și mențin caracteristicile tehnice și de exploatare, conform criteriilor de clasificare, acestora li se retrage certificatul de clasificare.

În opinia entității contractante, nu există nicio problemă legată de restrictivitate, atâta timp cât reparațiile și reviziile tehnice anuale se realizează în atelierele specializate de reparații, care trebuie să aibă în dotare tehnologia stabilită conform unei concepții proprii a executantului. Un vehicul care trece printr-o astfel de reparație, de grad superior, trebuie să fie readus la performanțele și cotele inițiale.

Peste aceste norme de întreținere, se suprapun indicațiile stricte ale constructorului, pentru care se asigură securitatea pasagerilor în exploatarea vehiculului, precum și funcționarea acestuia în parametrii proiectați.

De asemenea, dacă autobuzele nu-și mențin caracteristicile tehnice și de exploatare, conform criteriilor de clasificare, acestora li se retrage certificatul de clasificare, astfel încât mijloacele de transport licitate nu vor mai corespunde caracteristicilor inițiale prezentate pentru calificare.

1.11. În cadrul răspunsurilor la solicitările de clarificări, entitatea contractantă va elimina obligația ca mașinile cu care se participă la licitație să nu fie angrenate în alte contracte sau activități și, astfel, se va elimina punctului 4 de la Formularul 4.2.

De asemenea, dovezile pentru GPS și casele de marcat fiscale vor putea fi prezentate în perioada de mobilizare. Astfel, se va introduce, în caietul de sarcini al procedurii, la punctul 8.2, următoarea precizare: *îndeplinirea cerințelor organizatorice minimale specifice, de către operatorul/operatorii care depune/depun ofertă/oferte, mai puțin cerința privind disponibilitatea mijloacelor de transport (care trebuie să existe fizic) la data depunerii ofertei, se acceptă inclusiv în perioada de mobilizare, astfel cum este menționat la punctul 8.4.2. din prezentul caiet de sarcini. În cazul în care operatorul/operatorii nu îndeplinesc /îndeplinesc aceste cerințe minime la data depunerii ofertei/ofertelor, va/vor declara pe propria răspundere că le va/vor asigura/îndeplini în perioada de mobilizare.*

1.12. Valoarea serviciului pe fiecare traseu s-a estimat pe baza cheltuielilor stabilite prin actele normative în vigoare, prin condițiile impuse prin contractul de delegare și condițiile de mediu, plus o marjă de profit rezonabil, în acord cu rata SWAP, comunicată pentru România, pentru contractele de servicii de transport public cu o durată de 10 ani și pe tarifele actuale de transport, pornind de la premisa că acestea reflectă nivelul cheltuielilor.

Cheltuielile cu personalul au fost estimate pe baza estimărilor de personal necesar executării serviciului de trasee din noua propunere de program de transport, cu respectarea prevederilor legale privind timpii de muncă. Cheltuielile cu personalul s-au fundamentat în funcție de legislația în vigoare, corelată cu principiul eficienței economice și cu nivelul salariilor stabilite în sectorul de activitate.

Estimarea cheltuielilor materiale s-a realizat pe baza estimării unor situații de operare în conformitate cu cerințele actuale privind nivelul noxelor și caracteristicilor tehnice de performanță proprii mijloacelor de transport destinate transportului călătorilor, stipulate de Uniunea Europeană, și a unor analize de eficiență a costurilor de operare, raportate la noul program de transport propus.

În ce privește prețurile utilizate la estimarea cheltuielilor, acestea sunt prețurile de achiziție aflate pe piață la data realizării studiului și consumurile au fost normate standard. Cheltuielile cu amortizarea, impozitele, autorizațiile și alte taxe s-au estimat potrivit prevederilor legale în vigoare.

Estimarea cheltuielilor s-a realizat la nivel anual, pentru fiecare traseu în parte, în raport de volumul prestației de transport - numărul anual de kilometri planificați pe fiecare traseu funcție de noul program de transport aprobat.

În cadrul studiului de oportunitate în determinarea valorii estimate a contractului au fost apreciate valori ale tuturor elementelor de cheltuieți în conformitate cu Anexa 2 la Ordinul nr. 272/2007 cu modificările și completările ulterioare.

2.1 Cu privire la petitul referitor la Anexa 3 la contractul de delegare (Anexa 5 la documentația de atribuire), entitatea contractantă arată că investițiile realizate de operator vor fi corelate cu cele vizate de entitatea contractantă, iar formularul respectiv nu este în măsură să îngrădească operatorul în a-și stabili propriul program de investiții pe perioada celor 10 ani ai contractului.

2.2 Cu privire la petitul referitor la Anexa 1 la documentația de atribuire, caietul de sarcini al atribuirii, cap. 8.2, art. 8.2.1 alin (1) lit. e), entitatea contractantă susține că posibilitatea de a participa cu mijloace de transport obținute prin *leasing financiar*, este deja prevăzută, la cap. 8.2, art. 8.2.1 alin (1) lit. d) din caietul de sarcini, privind atribuirea contractelor de delegare, după cum urmează: *dispune (în proprietate sau leasing financiar) de numărul de vehicule (cu capacitatea minimă aferentă) prevăzut în Programul de transport public județean de călători prin curse regulate în județul Bistrița -Năsăud, ce*

se constituie anexă la contractul de delegare a gestiunii serviciului, pentru lotul (grupa - pachetul de trasee/loturile (grupele - pachetele de trasee) pentru care depune oferta, iar categoria vehiculului trebuie să fie conformă cu specificația din CIV - poziția nr. 1 sau din certificatul de înmatriculare - lit. j).

Pentru a elimina orice ambiguități, entitatea contractantă arată că va insera, la Capitolul 8.2, art. 8.2.1 alin. (1) lit. e) din caietul de sarcini, privind atribuirea contractelor de delegare, precizarea *sau în leasing financiar*.

2.3 Cu privire la petiția ce vizează factorii de evaluare, entitatea contractantă precizează că punctajele aferente factorilor de evaluare au fost astfel determinate încât să se asigure un echilibru în ce privește aspectele sociale, de calitate, siguranță și protecția mediului, proprii desfășurării serviciului de transport public județean. O pondere de peste jumătate din total punctaj a tarifului ar determina diferențe mari între punctajele acordate celorlalți factori.

Discrepanța între ponderea factorilor de evaluare de natură financiară versus factorii de evaluare de natură tehnică, invocată de contestatoare, este apreciată eronat de acestea, însăși conținutul Legii nr. 92/2007 stipulând acești factori de evaluare, în forma în care au fost precizați și în documentația de atribuire. *Discrepanța* rezultată este firească, dacă se raportează și din punct de vedere cantitativ, factorii de evaluare: un factor de evaluare de natură financiară și șase factori de evaluare de natură tehnică, astfel cum precizează textul legii.

Ponderea factorilor de evaluare este proporțională, în raport cu aspectele urmărite în evaluarea ofertelor: aspectul social, prin asigurarea unor tarife suportabile pentru utilizatori, a costurilor generate de furnizarea serviciului, a aspectelor calitative și de siguranță ale serviciului (confortul și siguranța călătorilor) și a aspectelor care țin de mediu.

Factorii de atribuire aleși au stabilită o pondere, care nu conduce la distorsionarea rezultatului procedurii de atribuire și au o legătură directă cu natura și obiectul contractului de achiziție sectorială.

Punctajele diferite acordate factorilor sunt corelate cu numărul de factori aferenți fiecăruia din aspectele menționate: aspectul social - economic (prin nivelul tarifului), aspectul de mediu (prin norma de poluare a autobuzelor, utilizarea combustibililor alternativi, astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, dar și prin vechimea medie a parcului de autobuze, pentru că norma de poluare este determinată și de anul de fabricație al autobuzelor), aspectele calitative și de siguranță ale serviciului (prin vechimea medie a parcului de autobuze, clasificarea autobuzelor, dotarea cu instalație de aer condiționat, capacitatea de transport). Astfel, raportat la fiecare dintre aspectele menționate ar rezulta:

- pentru aspectul social-economic - 25 puncte;



- pentru aspectul de mediu - 25 (norma de poluare) + 7 (utilizarea combustibililor alternativi) + 10 (de la vechimea medie a parcului) = 42 puncte;

- pentru aspectele calitative și de siguranță - 8 (clasificare) +3 (aer condiționat) + 7 (capacitatea de transport) + 15 (de la vechimea medie a parcului) = 33 puncte.

Aspectele de mediu, precum și cele calitative și de siguranță sunt esențiale în operarea serviciului, iar ultimele reglementări și cerințe în materie de protecția mediului și utilizarea unor vehicule cu nivel scăzut de poluare, vin să argumenteze ponderea ridicată acordată factorilor care țin de mediu.

Ponderea factorului *vechimea medie a parcului de autobuze*, la egalitate cu cea a tarifului și a normei de poluare, se justifică prin aceea că, prin utilizarea unui parc auto cât mai nou, este în măsură să se asigure vehicule cu nivel cât mai redus de poluare și care au costuri de operare mai reduse, iar aceste costuri de operare mai reduse se vor reflecta și în tarifele practicate. Punctajul acordat acestui factor prezintă relevanță dat fiind faptul că, prin acest factor, se asigură îndeplinirea atât a unor standarde de calitate ale serviciului (confortul călătorilor), dar și aspectele de mediu, aspecte care sunt vizate de unii dintre ceilalți factori de evaluare tehnică. Vechimea autobuzelor reprezintă un factor care condiționează ceilalți factori de evaluare tehnică.

Pentru factorul *capacitatea de transport* s-a acordat punctajul maxim 7, dat fiind faptul că în programul de transport este deja specificată o capacitate minimă pe care trebuie să o aibă mijloacele de transport pe fiecare traseu, iar punctarea aspectelor de confort este asigurată și prin alți factori de evaluare.

Pentru factorul *clasificarea autobuzelor*, ponderea (punctajul de 8) acordată prezintă relevanță în contextul în care, la clasificarea autobuzelor în categorii, sunt incluși factori care se constituie deja în factori de evaluare - cum ar fi dotarea cu instalație de aer condiționat.

Pentru factorul *dotarea cu instalație de aer condiționat*, ponderea (punctajul de 3) acordată prezintă relevanță în contextul în care, pentru clasificarea autobuzelor, se ia în considerare dotarea cu instalație de aer condiționat.

Ponderea (punctajul de 7) factorului *utilizarea combustibililor alternativi* este relevantă, ținând cont de faptul că aspectul de mediu este punctat și prin factorul *norma de poluare a autobuzelor*, iar utilizarea combustibililor alternativi este condiționată de infrastructura de alimentare redusă prezentă la nivel local.

Ponderea astfel stabilită a factorilor de evaluare este în măsură să asigure o concurență reală între operatorii economici, fiind proporțională cu efectele economice avute în vedere (costuri de operare mai reduse care se vor reflecta în tarife suportabile pentru utilizatori).

2.4. Consideră nefondate alegerile contestatoarelor cu privire la modelul de contract de delegare de gestiune, Anexa 7 - *Cerințe privind contabilitatea separată*.

Cheile de repartiție a costurilor sunt aliniate la legislația actuală și practica curentă și sunt prevăzute în cadrul Anexei 7 la contract, după cum urmează: *în cazul în care operatorul desfășoară și alte activități, cheia de repartizare a cheltuielilor comune cu alte servicii, contracte se stabilește după cum urmează: cota de cheltuieli directe și cota de cheltuieli indirecte provenite din alte servicii, contracte, în cadrul cheltuielilor generale ale societății se vor repartiza în conformitate cu structura veniturilor totale: pondere venituri obținute din prestarea serviciului public vs. pondere venituri obținute din alte activități, contracte, efectuate de operator.*

Solicitarea contestatoarelor referitoare la contabilitatea separată, respectiv stabilirea cheilor de repartiție a cheltuielilor în forma solicitată de ele, au fost preluate de către acestea din alte contracte de delegare cu operatori interni/regionali, caz în care se asigură compensarea serviciului. Or, entitatea contractantă nu asigură compensarea serviciului, prin urmare nu este aplicabilă.

2.5. În ceea ce privește inadvertențele între numărul de mijloace de transport stabilite în Programul de transport și necesarul real de mijloace de transport pentru acoperirea orarului de transport solicitat, entitatea contractantă precizează că acestea reprezintă erori care se pot îndrepta prin clarificări la documentație, fără a avea impact asupra numărului de autovehicule titulare, fiind necesară doar decalarea, cu câteva minute a orei de plecare a returului. Necesarul de autovehicule titulare, respectiv capacitatea acestora rămân neschimbate.

De asemenea, Programul de transport, respectiv graficele de circulație aferente actualizate au fost supuse unui proces de transparență decizională, în urma căruia s-a primit o serie de observații, de la diferiți operatori de transport, iar pentru traseele amintite nu au fost observații referitoare la necorelări între programul de transport și necesarul de autovehicule.

TRANSMIXT SA a înaintat Consiliului, prin adresa înregistrată la CNSC cu nr. 65833/17.12.2021 un set de documente, inclusiv un raport expertiză contabilă extrajudiciară privind examinarea documentației de atribuire de interes. Prin corespondența de înaintare, contestatoarea arată că expertiza în cauză reprezintă un document cu caracter confidențial, ce nu poate fi pus la dispoziția altor persoane, inclusiv a părții adverse din prezenta cauză.

Prin adresele comunicate prin e-mail și înregistrate la Consiliu cu nr. 65889/17.12.2021, respectiv cu nr. 65979/17.12.2021, TRANSMIXT SA și S. EXMITIANI SRL au transmis concluzii scrise, prin care reiterează solicitările de obligare a entității contractante la întocmirea unei documentații de atribuire clară, transparentă și nediscriminatorie, de așa natură încât toate obligațiile de serviciu public să fie clar definite.

De asemenea, prin corespondența electronică înregistrată la CNSC cu nr. 66412/21.12.2021, TRANSMIXT SA a adus la cunoștință Consiliului faptul că, potrivit dispozițiilor OUG nr. 130/2021, se modifică termenele stabilite prin OUG nr. 70/2020, în sensul prelungirii lor.

După conexarea celor patru contestații, în temeiul dispozițiilor art. 17 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, analizând susținerile părților și documentele depuse la dosarul cauzelor, Consiliul reține cele ce urmează:

Entitatea contractantă JUDEȚUL BISTRIȚA-NĂSĂUD a inițiat, la 12.11.2021, o licitație deschisă în vederea atribuirii contractului de „Delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Bistrița-Năsăud”, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. CN1036737 și a documentației de atribuire.

Împotriva unor prevederi ale documentației de atribuire, aferentă loturilor 3, 4, 5 și 6, considerate nelegale, discriminatorii, incomplete sau distorsionate, TRANSMIXT SA și S. EXMITIANI SRL au formulat contestațiile de față, solicitând în principal, obligarea entității contractante la eliminarea lor și modificarea documentației de atribuire acesteia în conformitate cu prevederile legale în vigoare, iar în subsidiar, anularea lor. De asemenea, contestatoarele solicită și suspendarea procedurii de atribuire a loturilor mai sus menționate, măsură provizorie pe durata soluționării cauzelor (pentru care s-au constituit dosarele de cauză cu numerele 3048/2021, 3049/2021, 3050/2021 și 3052/2021).

Preliminar analizei cauzelor, Consiliul constată că, pentru a îndeplini obligația stabilită la art. 61<sup>1</sup> alin. (1) și (2<sup>1</sup>) din Legea nr. 101/2016, TRANSMIXT SA a înaintat recipisele de consemnare a cauțiunii nr. 207660975/1 (cauza nr. 3048/2021), nr. 207660993/1 (cauza nr. 3049/2021) și nr. 207661003/1 (cauza nr. 3050/2021), fiecare în valoare de 220.000 lei, emise de CEC Bank – Sucursala Bistrița, la data de 24.11.2021, iar S. EXMITIANI SRL a înaintat recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 207660020/1, în valoare de 220.000 lei, emisă de CEC Bank – Sucursala Bistrița, la data de 24.11.2021.

Referitor la cererile de suspendare a procedurii de atribuire a loturilor 3, 4, 5 și 6, Consiliul s-a pronunțat prin Încheierea nr. 3090/C3/3048, 3049,3050,3052 din 26.11.2021, în sensul respingerii lor, ca nefondate.

La analiza globală a criticilor, Consiliul constată că ambele contestatoare atacă aceleași prevederi ale documentației de atribuire, dar care constituie reguli ale atribuirii fiecărui lot în parte.

Consiliul ia act de faptul că entitatea contractantă admite că, în privința caietului de sarcini, cap. 8.2 art. 8.2.1 alin. (1) litera e), criticile contestatoarelor (loturile 3, 4, 5 și 6) este utilă o clarificare în sensul adăugării și leasingului financiar ca dovadă a deținerii mijloacelor de transport. Similară este conduita entității contractante și în cazul criticilor ce aparțin doar TRANSMIXT SA privitoare la necorelarea numărului de mijloace de transport din Programul de transport și necesarul efectiv care rezultă din durata de deplasare a acestora. Practic, entitatea contractantă achiesează la cele două critici (punctele 2.2 și 2.5 din contestații), acceptând posibilitatea interveniri unor

modificări ale documentației de atribuire, prin intermediul unor clarificări la aceasta.

De asemenea, Consiliul ia act și de achiesarea achizitorului la cererea de modificare a Formularului 4.2, în sensul eliminării obligației ca mașinile să fie disponibile exclusiv activităților din viitorul contract, precum și a anexei la formular, în privința dovezii de deținere a caselor de marcat și a GPS doar de către viitorul contractant, în perioada de mobilizare.

Prin urmare, lipsind un document informativ de această natură, care să fie în beneficiul/opozabil tuturor ofertanților, Consiliul va obliga entitatea contractantă la emiterea și publicarea unui document în SEAP, prin care să precizeze amintitele cerințe ale documentației de atribuire, în maniera convenită, pentru asigurarea unei informări complete și explicite celor interesați de participare în procedură.

În privința cererilor de modificare a termenului limită pentru înaintarea ofertelor, a prevederilor punctului 8.4.2 din caietul de sarcini, precum și ale punctului 6.2 din modelul de contract, referitoare la termenul de mobilizare, Consiliul consideră că autoarele lor nu probează existența unor impedimente obiective de respectare a lor. În fapt, nu se invocă vreo nerespectare a termenelor minime legale, de către entitatea contractantă, ci se reclamă insuficientul timp de ofertare și de mobilizare, în raport cu obiectul achiziției. Or, o perioadă de 76 de zile (dublă față de minimul legal, stabilit la art. 87 din Legea nr. 99/2016, de 35 de zile), cel puțin teoretic, oferă o perioadă rezonabilă pentru pregătirea ofertelor. În același timp, contestatoarele nu indică acele cauze efective/impedimente practice care le-ar pune în dificultate, în procesul de întocmire a ofertelor, ce trebuie încheiat la 27.01.2022.

În mod subsecvent, perioada de mobilizare, care se opune doar ofertantului desemnat câștigător, reprezintă perioada de după semnarea contractului în care acesta trebuie să pună în activitate resursele necesare începerii prestațiilor. Este evident că perioada de mobilizare, teoretic, nu influențează capacitatea de ofertare. În același timp, în perioada de mobilizare se pun la dispoziție acele capacități tehnice/mijloace de executare a contractului, declarate în ofertă, pe care le deține câștigătorul competiției. Or, în speță, entitatea contractantă a stabilit posibilitatea încheierii contractului pe loturi, adică nu a condiționat atribuirea către un singur ofertant a tuturor loturilor, ceea ce presupune că nu va fi un efort excesiv pentru acesta în a asigura mobilizarea resurselor declarate.

De altfel, cele două perioade de pregătire a ofertanților/prestatorilor (în vederea ofertării și, eventual, a mobilizării) nu au un început intempestiv, având în vedere că intenția de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului a făcut obiectul publicării și anunțului de informare din Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. 366501-04.08.2020 (de informare prealabilă privind organizarea procedurii pentru aceste servicii de transport).

Consiliul constată că între părțile (în special, TRANSMIXT SA și entitatea contractantă) a existat corespondență privind organizarea procedurii și în perioada anterioară ei (pregătirea proiectului de hotărâre de consiliu județean, ce a precedat organizarea licitației), ceea ce reprezintă dovada cunoașterii intenției de achiziție.

Redimensionarea celor două termene, la nivelul cerut de contestatoare (200 zile + 4 luni), nu va fi admisă de Consiliu, nefiind probată nevoia efectivă a unor astfel de perioade de ofertare/mobilizare. Chiar în considerentele hotărârii CJUE din cauza (invocată și de contestatoare) C-518/17, Stefan Rudigier vs. Salzburger Verkehrsverbund GmbH, având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Verwaltungsgerichtshof (Curtea Administrativă, Austria), s-a statuat de instanța comunitară (în special, la punctele 69-72) că reclamarea modului de stabilire a unor termene de publicitate/ofertare prea scurte trebuie probată de autorul acelor critici, acestea fiind apreciate în raport cu pragurile minime din directivele privind achizițiile, iar în mod subsecvent față de complexitatea obiectului achiziției:

*69 Cu toate acestea, în cazul în care operatorul economic face dovada faptului că, în urma publicării unei cereri de ofertă, lipsa unei informări prealabile l-a dezavantajat într-o măsură apreciabilă în raport cu operatorul economic care este deja responsabil cu executarea contractului și care are, în consecință, o cunoaștere precisă a ansamblului caracteristicilor acestui contract, poate fi constatată încălcarea principiului efectivității, care atrage anularea acestei cereri de ofertă. Un asemenea dezavantaj poate constitui și o încălcare a principiului egalității de tratament.*

*70 Această apreciere trebuie să fie efectuată de instanța de trimitere ținând seama de elementele pertinente ale cauzei respective. În speță, din decizia de trimitere reiese că operatorilor economici li s-a acordat un termen de 49 de zile de la publicarea cererii de ofertă în discuție în litigiul principal pentru a răspunde la aceasta, ceea ce depășește termenele minime prevăzute de Directivele 2014/24 și 2014/25. În plus, operatorul economic în discuție în litigiul principal ar fi fost în posesia unor informații privind eventualitatea unei cereri de ofertă cu mult timp înainte ca această cerere de ofertă să fie publicată.*

*71 Mai mult și independent de o acțiune precum cea avută în vedere la punctul 69 din prezenta hotărâre, un operator economic este îndreptățit să introducă o acțiune împotriva autorității contractante sau a entității contractante pentru motivul că, în documentele contractului, termenul pentru depunerea ofertelor era prea scurt, cu încălcarea articolului 47 din Directiva 2014/24 sau a articolului 66 din Directiva 2014/25, care impun să se țină seama de complexitatea contractului și de timpul necesar pentru pregătirea ofertelor.*

*72 În consecință, trebuie să se răspundă la a doua și la a treia întrebare că articolul 7 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1370/2007 trebuie să fie interpretat în sensul că încălcarea obligației de informare*

*prealabilă pe care o prevede nu atrage anularea cererii de ofertă în cauză dacă sunt respectate principiile echivalenței, efectivității și egalității de tratament, aspect a cărui verificare este de competența instanței de trimitere.*

Prin urmare, sunt nefondate susținerile contestatoarei că ar avea nevoie de o perioadă suplimentară și pentru a achiziționa mijloacele de transport necesare prestării serviciilor, în condițiile în care, totuși, apreciază că ar deține capacitatea tehnică de participare în competiție.

În privința nevoii de corelare a documentației de atribuire (în diferitele sale secțiuni – caiet de sarcini, contract etc.) referitoare la aplicabilitatea OUG nr. 71/2021, privind ponderea vehiculelor ușoare nepoluante, Consiliul constată că entitatea contractantă nu poate decide prelungirea termenului de aplicare a obligațiilor prevăzute la art. 4 alin. (1), așa cum susține prin punctul de vedere: *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;*

Din textul ordonanței de urgență, rezultă că obligația respectării ponderii stabilite privește momentul atribuirii contractelor de achiziție publică, nu momentul finalizării lor, precum în procedura curentă, conform alin. (4) din amintitul articol: *În scopul calculării țintelor minime prevăzute la alin. (1), data achiziției publice, respectiv data achiziției sectoriale care trebuie luată în considerare este data publicării anunțului de atribuire în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și la nivel național, în conformitate cu prevederile art. 145 din Legea nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare, respectiv art. 155 din Legea nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare.*

Astfel, se impune ca autoritatea contractantă să modifice regulile din documentația de atribuire, privitoare la dotarea operatorilor economici, în sensul că termenul de atingere a țintei minime privește procesul de achiziție publică/sectorială, respectiv obiectul contractelor, nu perioada de derulare a contractului și momentul atribuirii lui (ordonanța de urgență precizând obligativitatea aceasta în raport cu toate contractele atribuite în perioade de timp diferite).

Prin urmare, Consiliul consideră întemeiate aceste solicitări ale contestatoarelor, urmând a obliga entitatea contractantă la adoptarea măsurilor de remediere necesare, în sensul punerii în acord a documentației de atribuire cu prevederile OUG nr. 71/2021.

Cât privește solicitarea contestatoarelor de a se adăuga, în documentația de atribuire, mențiunea că ofertantul nu ar deține vehicule nepoluante conform OUG nr. 71/2021, Consiliul consideră că nu este întemeiată. Pe de o parte, această regulă ar avea un caracter

disproporționat față de modul de derulare a procedurii și de obiectul achiziției, întrucât interesul achizitorului este ca prestatorul serviciilor să dețină vehicule nepoluante, nu toți ofertanții. Pe de altă parte, prin prevederile OUG nr. 71/2021 se stimulează utilizarea unor vehicule nepoluante, fără a se interzice expres deținerea unora ce nu se încadrează în această categori. Astfel, art. 1 definește scopul și obiectivele reglementării: *(1) Prezenta ordonanță de urgență stabilește cadrul legal prin care se instituie în sarcina autorităților contractante și entităților contractante obligația de a ține cont de impactul energetic și de mediu pe durata de viață, inclusiv de consumul energetic, de emisiile de CO2 și de anumiți poluanți, atunci când achiziționează anumite vehicule de transport rutier. (2) Obiectivele prezentei ordonanțe de urgență sunt reprezentate de promovarea și stimularea pieței vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și îmbunătățirea contribuției sectorului transporturilor la politicile Uniunii Europene în domeniul mediului, climei și energiei.*

Lipsa unui număr de mijloace de transport de rezervă și pentru imobilizări este o critică întemeiată în parte. În fapt, așa cum și achizitorul recunoaște, prin punctul de vedere la contestație, nu au fost prevăzute vehicule de rezervă, în cuprinsul programului de transport public județean de persoane, însă necesitatea de înlocuire a celor defecte ar face parte din Regulamentul pentru efectuarea serviciului de transport public județean. Or, conform art. 10 alin. (3) din caietul de sarcini cadru al serviciilor de transport public local aprobat prin Ordinul nr. 972/2007 emis de Ministerul Transporturilor: *În cazul transportului public de persoane prin curse regulate în trafic județean, programul de transport se va întocmi conform modelului prevăzut în anexa nr. 2 la prezentul caiet de sarcini-cadru. Anexa amintită a acestui caiet de sarcini-cadru cuprinde rubricile minimale ale Programului de transport pentru rețeaua de trasee/grupa de trasee/traseul în care se indică numărul de vehicule active și numărul de vehicule de rezervă.*

În consecință, deși nu este impus un procent de nivelul celui invocat de contestatoare (30% fiind obligatoriu doar în cazul transportului public local prin curse regulate pe raza administrativ-teritorială a unei localități, conform alin 2 al aceluiași art. 10 din caietul de sarcini-cadru) sau un număr minim de rezerve, autoritatea locală trebuia să identifice numărul de rezerve necesar în programul de transport, cel puțin în corelare cu prevederile amintitului regulament pentru efectuarea transportului public județean.

Prin urmare, Consiliul va admite în parte solicitarea de modificare a documentației de atribuire, în toate secțiunile componente, cu privire la numărul de vehicule de rezervă ce trebuie determinat de achizitor, fără includerea procentului reclamat de contestatoare (30% imobilizări și rezerve).

În privința obligației de a se asigura acces persoanelor cu dizabilități locomotorii, prevederile documentației de atribuire trebuie adaptate dispozițiilor coroborate ale art. 22 și art. 64 alin. (1) litera a)

din Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap. În cazul primului articol, legea stabilea o obligație de diligență, privitor la conduita imediată a responsabililor (autorități publice și operatori privați), în timp ce al doilea articol stabilește un termen limită, de la data intrării în vigoare a legii, până la care toate mijloacele de transport în comun vor asigura facilități de accesibilitate specifică:

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

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

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

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

*Art. 64. - (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.*

Prin urmare, se impune corectarea documentației de atribuire, în toate secțiunile de interes, privitor la obligativitatea viitorului operator de servicii de transport de a asigura ca toate mijloacele de transport în comun implicate în viitorul contract să fie adaptate pentru a răspunde nevoilor persoanelor cu handicap.

În consecință, Consiliul va admite solicitarea contestatoarelor și va obliga achizitorul la corectarea documentației de atribuire, în sensul arătat.

Privind solicitarea contestatoarelor ca entitatea achizitoare să prezinte informații de claritate și precizie, în legătură cu obligația legală de a se prezenta licența comunitară de transport, nu doar să facă trimitere la copiile conforme ale licenței de transport aferentă fiecărui vehicul, Consiliul constată că sunt incidente dispozițiile art. 19 și art. 22 alin. (3)-(4) din Norma metodologică 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, din Anexa la Ordinul nr. 980/2011 emis de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, licența și copiile conforme ale licenței sunt documente distincte:



*Art. 19. - Transportul rutier contra cost de mărfuri și de persoane se efectuează de către operatorii de transport rutier în baza licenței comunitare numai cu autovehicule la bordul cărora există, pe toată durata transportului, o copie conformă a licenței comunitare, documentul de transport, precum și celelalte documente specifice tipului de transport efectuat, stabilite prin reglementările în vigoare.*

*Art. 20. - (3) Licența comunitară și copiile conforme ale acesteia sunt documente nominale ale operatorului de transport rutier, nefiind transmisibile.*

*(4) Copiile conforme ale licenței comunitare sunt personalizate de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. cu numerele de înmatriculare ale autovehiculelor pentru care au fost emise.*

În timp ce deținerea licenței comunitare reprezintă o condiție de desfășurare a activității de transport rutier, copia licenței comunitare regăsită la bordul fiecărui mijloc de transport implicat reprezintă dovada că acel mijloc de transport este inclus în licența comunitară de transport caracteristică a serviciului.

Consiliul constată că, la punctul 8.2.1. (1) litera C din caietul de sarcini, entitatea contractantă a indicat nevoia ca ofertantul să facă dovada deținerii licenței comunitare, drept cerință organizatorică minimală specifică. Prin urmare, susținerea achizitorului, din punctul de vedere la contestație, că este suficientă înscrierea doar în Registrul Comerțului și prezentarea copiei conforme a licenței de transport pentru fiecare mijloc de transport, confirmă necunoașterea documentației de atribuire, în raport cu obligațiile specifice de licențiere, rezultând din amintitul ordin.

În consecință, Consiliul constată că este neîntemeiată solicitarea contestatoarelor de a obliga entitatea contractantă la completarea documentației de atribuire în sensul indicării obligativității ca operatorul economic prestator să dețină documentele indicate la evocatul art. 20.

În privința marjei de profit, Consiliul ia act de faptul că entitatea contractantă confirmă că nivelul luat în calcul este cel indicat în cadrul studiului de oportunitate (3,07%) și că reprezintă venit net, conduită care probează temeinicia parțială a criticilor contestatoarei, legate de neindicarea acestor informații în documentația de atribuire. Cu toate acestea, în absența oricăror probe, din partea contestatoarelor, că un profit de 8% ar fi singurul care să se încadreze în terminologia "profit rezonabil" consacrată de Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, Consiliul va respinge solicitarea de obligare a achizitorului la indicarea acestui nivel de profit pe care să-l estimeze fiecare ofertant. Cu toate acestea, Consiliul va obliga entitatea contractantă să precizeze că valoarea indicată în studiul de oportunitate este nivelul profitului rezonabil ce trebuie luat în calcul de ofertanți.

Absența din contractul de delegare a gestiunii reglementărilor specifice diferențelor de tarif, compensației pentru prestator sau a investițiilor, impuse prin modelul-cadru al contractului din Anexa 2 a

Ordinului nr. 131/2019 emis în comun de ANAP și ANRCS este confirmată de entitatea contractantă, sub pretextul că studiul de oportunitate a relevat că nu s-ar impune niciuna dintre aceste măsuri de înlăturare a riscurilor contractuale. Or, Consiliul constată că prevederile art. 9, 10 și 12 din amintita anexă nu lasă la latitudinea achizitorului opțiunea de a nu le aplica în integralitate, ci reprezintă soluții legale alternative de reducere a riscului de neexecutare conformă a contractului care s-ar datora unor imposibilități de recuperare a cheltuielilor prin neplata unor tarife pentru care există discount-uri/reduceri legale.

Astfel, dacă compensația este o măsură asociată impunerii obligațiilor de serviciu public sau reducerii tarifului ofertat/aplicat, corelată și cu regulile privind investițiile (operatorului și achizitorului), în schimb, diferența de tarif este obligatoriu de estimat și cuprins în bugetul autorității publice achizitoare. În cazul de față, entitatea contractantă optând pentru neimpunerea unor obligații de serviciu public sau de reducere a tarifului ofertat, nu poate fi obligată la acordarea unor compensații și la stabilirea regulilor asociate investițiilor, dar nu poate refuza aplicarea dispozițiilor de la art. 9 din amintitul ordin privind diferențele de tarif.

Prin urmare, Consiliul va obliga entitatea contractantă la includerea în contractul de delegare a gestiunii (după caz, în caietul de sarcini) a regulilor privind acordarea diferențelor de tarif, cel puțin la nivelul clauzelor 9.1-9.4 din contractul cadru: *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 mod implicit, entitatea contractantă va completa documentația de atribuire cu orice alte informații care să conducă la o informare completă și corectă rezultând din aplicarea noilor reguli.

Totodată, Consiliul va respinge, ca nefondate, solicitările de impunere a unei compensații și de includere a regulilor privind investițiile, asociate acestora.

Raportat la același context, Consiliul va respinge, ca nefondate, și solicitările contestatoarelor de remediere a capitolului 6 al caietului de sarcini și al art. 8.4.8.2, în referire la compensarea cheltuielilor rezultând din transportul elevilor.

Văzând disputa privitoare la nevoia de corelare a unor informații din diferite secțiuni ale documentației de atribuire (caiet de sarcini și model de contract), în privința sistemului de taxare, GPS, sistem de numărare a călătorilor și casă de marcat, pe baza căreia contestatoarele solicită completarea Anexei 5.1 și prezentarea unei declarații a ofertantului că în perioada de mobilizare va echipa mijloacele de transport, Consiliul constată că, în parte, entitatea contractantă a achiesat la aceste cerințe, în mod indirect, prin răspunsul la criticile formulate distinct, la punctul 1.11 al contestațiilor, în sensul precizării obligațiilor de deținere GPS și alte echipamente, în perioada de mobilizare.

Or, solicitarea contestatoarelor se bazează pe aprecierea că includerea în caietul de sarcini a specificațiilor obligatorii dau forță suplimentară regulilor de echipare, în condițiile în care, conform fișei de date a achiziției, clauzele contractuale pot suferi modificări, prin modul de întocmire a propunerii tehnice: *IV.4.1 Modul de prezentare al propunerii tehnice. Propunerea Tehnică, care se încarcă în rubrica Documente de oferta tehnică, va fi prezentată astfel încât să asigure posibilitatea verificării corespondenței cu cerințele tehnice prevăzute în caietul de sarcini al procedurii de atribuire. [...]*

*Formularul nr. 16 - Declarație de acceptare a condițiilor contractuale și Proiectul de contract de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a Județului Bistrița-Năsăud înscris și semnat de către ofertant. Se va permite ofertanților formularea de propuneri de modificare a clauzelor contractuale odată cu depunerea ofertei, acestea urmând a fi luate în considerare doar dacă nu sunt în mod evident dezavantajoase pentru entitatea contractantă.*

Prin urmare, conținutul clauzelor din contract regăsite la art. 11.7 *Sistemul de taxare* trebuie să aibă corespondent în cuprinsul caietului de sarcini, acestea fiind clauze ce nu pot fi modificate prin ofertă, iar obligația asigurării facilităților va fi asigurată, cel mai târziu, în perioada de mobilizare. În concluzie, Consiliul va admite solicitările contestatoarelor de corelare a art. 11.7 al contractului cu conținutul caietului de sarcini și cu indicarea termenului de asigurare a dotărilor specifice.

Văzând criticile contestatoarelor împotriva poziționării obligatorii a atelierelor de reparații în județul Bistrița-Năsăud și a stabilirii clasei de autorizare I și II a acestora, Consiliul reține că Reglementarea 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 din 08.12.2005, Anexa nr. 1, aprobată prin Ordinul nr. 2131/2005 emis de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, cuprinde regulile de clasificare a operatorilor economici care desfășoară lucrări de reparații:

*II. Clasificarea operatorilor economici în funcție de tipul și complexitatea activității*

*Pentru tipul de activitate A1, operatorii economici se clasifică astfel:*

*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;*

*Clasa II - 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, dar care nu dețin o abilitare din partea unui producător de vehicule sau a reprezentantului autorizat al acestuia;*

Practic, diferența dintre cele două clase de autorizare nu este dată de complexitatea activității de reparație, ci existența sau nu a abilitărilor din partea producătorilor autovehiculelor/reprezentanților acestora.

Or, dacă în cazul perioadei de garanție a autobuzelor este de interes a fi executate aceste reparații la producător/reprezentant autorizat, adică la un atelier de reparații de clasa I, după această perioadă este suficientă prestația unor ateliere autorizate de clasa II. Astfel, apare drept redundantă solicitarea autorizărilor pentru ambele clase, în condițiile în care, pentru autovehiculele noi există obligația de service-are la operatori economici din clasa I. Or, obiectul viitorului contract nu îl reprezintă achiziționarea unor servicii de reparații auto, la nivelul impus.

În același timp, Consiliul constată că entitatea contractantă nu opune criticilor contestatoarelor niciun argument în favoarea obligației ca respectivele ateliere/operatori de reparații să fie poziționate pe teritoriul județului.

Ambele reguli au drept efect limitarea participării în competiție a acelor transportatori autorizați care nu dețin ateliere autorizate pe teritoriul județului Bistrița-Năsăud, contrar prevederilor art. 165 alin. (2) și (6) din Legea nr. 99/2016: (2) *Caracteristicile prevăzute la alin. (1) pot de asemenea să vizeze procesul sau metoda specifică de execuție a lucrărilor, fabricație a produselor sau prestare a serviciilor solicitate ori un proces specific pentru un alt stadiu al ciclului de viață al acestora, chiar dacă aceste elemente nu fac parte din conținutul material al produselor, lucrărilor sau serviciilor care urmează să fie achiziționate, dar cu condiția ca aceste caracteristici să aibă legătură cu*

*obiectul contractului sectorial/acordului-cadru și să fie proporționale prin raportare la valoarea și obiectivele acestuia.*

.....  
(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.*

Prin urmare, Consiliul va obliga achizitorul la modificarea cerinței în cauză în sensul înlăturării obligației ca atelierele de reparații autovehicule la dispoziția prestatorului să fie situate pe raza județului Bistrița-Năsăud, dar și a celei privind clasa de autorizare I.

Cât privește solicitarea contestatoarelor ca declarațiile privitoare la dotarea/echiparea prestatorului cu mijloacele de transport (adaptate prestării serviciilor) și cu personalul minim (șoferi), Consiliul constată că este întemeiată măsura, ca nevoie a corelării cu modificările caietului de sarcini/modelului de contract la care a achiesat, în parte, în sensul precizării obligațiilor de deținere GPS și alte echipamente, în perioada de mobilizare. Este evident că, acceptând posibilitatea echipării conforme a unor autovehicule în perioada de mobilizare, entitatea contractantă nu ar putea pretinde că personalul de deservire (șoferi) trebuie asigurat indiferent dacă există sau nu acele autovehicule conforme. Pentru o informare precisă a ofertanților, pe baza unei documentații de atribuire coerente, entitatea contractantă va fi obligată la emiterea unei precizări că declarațiile privind dotarea (inclusiv deținerea șoferilor) trebuie să menționeze ca termen limită perioada de mobilizare, în temeiul dispozițiilor art. 164 din Legea nr. 99/2016: *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.*

În privința solicitării contestatoarelor ca entitatea contractantă să fie obligată la recalcularea valorii estimate a achiziției, Consiliul se raportează, în primul rând, la modificările ce se impun asupra documentației de atribuire și care conduc, logic, la creșterea unor costuri aferente lor. Statuând asupra nevoii de a se indica necesarul unor autovehicule de rezervă, implicit, de personal de deservire, Consiliul constată că sunt necesare, cel puțin, noi cheltuieli directe, de care ar trebui să țină cont achizitorul.

Or, în lipsa detaliilor privitoare la modalitatea de estimare a valorii actuale a achiziției, dar în raport cu susținerile achizitorului că nivelul actual ar asigura acoperirea cheltuielilor ocazionate de volumul și diversitatea serviciilor/dotărilor/caracteristicilor impuse prin documentația de atribuire, se înțelege că entitatea contractantă a ținut cont de prevederile art. 14 alin. (1) din Legea nr. 99/2016: *Entitatea contractantă calculează valoarea estimată a unei achiziții sectoriale având în vedere valoarea totală de plată, fără TVA, estimată de entitatea contractantă, luând în considerare orice eventuale forme de*

În privința solicitărilor de modificare a cuantumului punctajelor aferente factorilor de evaluare, Consiliul constată că nu se identifică încălcări ale prevederilor legale aplicabile sau ale principiilor din domeniu, care să susțină temeinicia aprecierilor autoarelor cererilor, că actualele punctaje ar fi necorelate sau disproporționate.

Prin urmare, Consiliul va respinge, ca nefondate, solicitările de modificare a factorilor de evaluare și a ponderilor punctajelor aferente lor.

Referitor la nevoia de completare a modelului de contract prin adăugarea unor chei de repartiție, privind contabilitatea separată, Consiliul constată că motivarea în fapt a autoarelor se bazează, în principal, pe un model de prestare a serviciilor de tip obligații de serviciu public, care necesită și acordarea de compensări, din partea autorității publice care atribuie contractul. Or, în situația de față, așa cum s-a statuat în precedent, achizitorul nu a optat pentru un astfel de mod de plată/decontare a serviciilor de transport public de persoane. Prin urmare, Consiliul va respinge, ca nefondate, aceste cereri.

Pentru toate cele ce preced, constatând nevoia de modificare a unor secțiuni din cadrul documentației de atribuire (aferentă loturilor 3-5 și 6), implicit nevoia de comunicare a acestora către operatorii economici interesați de ofertare, Consiliul va obliga entitatea contractantă la emiterea documentului/elor de informare, ce va/vor fi publicat/e în SEAP, ținând cont de regulile specifice acestei proceduri, precizate și în Anexa 1 la Ordinul președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice și al președintelui Agenției Naționale pentru Achiziții Publice nr. 131/1.401/2019, secțiunea *I.3.2) MODIFICĂRI ALE DOCUMENTAȚIEI DE ATRIBUIRE*.

Măsurile de remediere a documentației de atribuire privesc atât cerințele pentru care entitatea contractantă a achiesat, prin punctele de vedere la contestații, cât și acele cerințe față de care Consiliul a statuat temeinicia criticilor contestatoarelor, adică:

- cap. 8.2 art. 8.2.1 alin. (1) litera e), din caietul de sarcini, privind leasingul financiar ca dovadă a deținerii mijloacelor de transport;
- corelarea numărului de mijloace de transport din Programul de transport și necesarul efectiv;
- modificarea Formularului 4.2, în sensul eliminării obligației ca mașinile să fie disponibile exclusiv activităților din contract;
- modificarea regulilor privitoare la dotarea operatorilor economici cu autovehicule nepoluante, în sensul că termenul de atingere a țintei minime privește procesul de achiziție publică/sectorială, în acord cu prevederile OUG nr. 71/2021;
- modificarea secțiunilor documentației de atribuire cu privire la numărul de vehicule de rezervă;
- cerința privind obligativitatea viitorului operator de servicii de transport de a asigura ca toate mijloacele de transport să fie adaptate pentru a răspunde nevoilor persoanelor cu handicap;

*opțiuni și orice eventuale prelungiri ale contractului, menționate în mod explicit în documentele achiziției sectoriale.*

În consecință, pornind de la actuala valoare estimată a achiziției, dar ținând cont de toate obligațiile de modificare a condițiilor de derulare a viitorului contract, stabilite de Consiliu, entitatea contractantă va fi obligată la analizarea posibilității de revizuire a acestor cheltuieli, implicit de continuare a procedurii de atribuire, prin alocarea de noi sume sau prin încadrarea cheltuielilor în actualul buget.

Cât privește existența unor diferențe de calcul între studiul de oportunitate și expertiza extrajudiciară înaintată Consiliului de TRANSMIXT SA sub condiția de confidențialitate totală a ei, nu prezintă relevanță în soluționarea disputei. În cazul primului document, ce nu face parte din documentația de atribuire, Consiliul consideră că reprezintă un document pregătit al demarării achiziției, ce nu poate fi opus ofertanților, în procesul de analiză a ofertelor. În cazul celui de-al doilea document, nefiind pus la dispoziția părții adverse (nici măcar în extras), nu poate fi acceptat de Consiliu ca mijloc probă util cauzei decât prin înfrângerea principiilor transparenței, contradictorialității și dreptului la apărare.

Consiliul constată că entitatea contractantă a confirmat inutilitatea informațiilor cuprinse în rubricile aferente anexei 3 la modelul contractului de delegare din documentația de atribuire. Pentru a da efectivitate susținerilor din punctul de vedere la contestații, în sensul că "formularul respectiv nu este în măsură să îngreudească operatorul în a-și stabili propriul program de investiții", se impune precizarea, printr-o informare a tuturor celor interesați, că respectivele informații din anexă au caracter exemplificativ, în temeiul prevederilor evocatului art. 164 din Legea nr. 99/2016. Pentru aceasta, Consiliul va obliga entitatea contractantă la postarea în SEAP a informației amintite privind întocmirea anexei 3 la modelul de contract.

Consiliul constată că factorii de evaluare asociați criteriului de atribuire "cel mai bun raport calitate-preț" utilizați de achizitor sunt cei din Anexa nr. 1 la Ordinul președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice și al președintelui Agenției Naționale pentru Achiziții Publice nr. 131/1.401/2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane, privind criteriul de atribuire, este consemnat: *În cazul delegării gestiunii serviciului public de transport local sau județean de persoane prin curse regulate, realizate cu autobuze, entitatea contractantă are obligația de a utiliza factorii de evaluare prevăzuți la art. 231 alin. (5) din Legea nr. 92/2007.*

Astfel, susținerile contestatoarelor că s-ar utiliza alt principiu de ofertare decât prețul cel mai scăzut sau "oferta tehnică cea mai bună" și că s-ar dubla vechimea și norma de poluare a autovehiculelor, sunt nefondate.

- să precizeze că valoarea indicată în studiul de oportunitate este nivelul profitului rezonabil ce trebuie luat în calcul de ofertanți;
- includerea în contractul de delegare a gestiunii (după caz, în caietul de sarcini) a regulilor privind acordarea diferențelor de tarif;
- corelarea art. 11.7 al contractului cu conținutul caietului de sarcini și cu indicarea termenului de asigurare a dotărilor specifice;
- înlăturarea obligației ca atelierele de reparații autovehicule la dispoziția prestatorului să fie situate pe raza județului Bistrița-Năsăud, dar și a obligației privind clasa de autorizare I a lor;
- emiterea unei precizări că declarațiile ofertanților privind dotarea (inclusiv deținerea șoferilor) trebuie să menționeze ca termen limită perioada de mobilizare;
- precizarea că informațiile din rubricile aferente anexei 3 la modelul contractului au caracter exemplificativ.

Obligă entitatea contractantă la analiza posibilității de revizuire a valorii estimate a achiziției și a informării corespunzătoare.

În mod implicit, entitatea contractantă va decala și termenul de ofertare actual, cu minim 30 de zile de la postarea modificărilor aduse documentației de atribuire.

Măsurile de remediere anterior enunțate, dispuse de Consiliu în temeiul prevederilor art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, care rezultă din admiterea în parte a contestațiilor, vor fi aduse la îndeplinire în 30 de zile de la primirea deciziei, prin grija entității contractante.

În temeiul prevederilor art. 26 alin. (6) al aceleiași Legi, Consiliul va respinge, ca nefondate, celelalte cereri ale contestatoarelor, inclusiv cele privind anularea procedurii de atribuire.

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

### **CONSILIUL DECIDE:**

Conexează contestațiile înaintate de TRANSMIXT SA și de S. EXMITIANI SRL, în contradictoriu cu JUDEȚUL BISTRIȚA-NĂSĂUD, entitatea contractantă ce a inițiat licitația deschisă aferentă anunțului de participare nr. CN1036737 din 12.11.2021, publicat în SEAP.

Admite, în parte, contestațiile formulate și obligă entitatea contractantă la remedierea/modificarea documentației de atribuire (aferentă loturilor 3-5 și 6), prin emiterea documentelor de informare, ce vor fi publicate în SEAP, în 30 de zile de la primirea deciziei, conform motivării ce precede.

Obligă entitatea contractantă să decalaze termenul de ofertare actual, cu minim 30 de zile de la postarea modificărilor aduse documentației de atribuire.



Respinge, ca nefondate, celelalte solicitări ale contestatoarelor.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, dar împotriva ei se poate formula plângere, în termen de 10 zile de la comunicare, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) și art. 29 din Legea nr. 101/2016.

**PRESEDINTE.**



**MEMBRU,**

**MEMBRU,**

Redactată în 5 exemplare, conține 40 pagini.