



CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

C. N. S. C.

Str. Stavropoleos, nr. 6, sector 3, ... România, CIF 20329980, CP 030084

Tel. +4 021 3104641 Fax. +4 021 3104642 ; +4 021 8900745 www.cnsc.ro

În conformitate cu prevederile art.266 alin.2) din OUG nr.34/ 2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, aprobată prin Legea nr. 337/2006, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul adoptă următoarea:

DECIZIE

Nr. ...

Data: ..

Pe rolul CNSC au fost înregistrate, sub nr. ... și nr. ... contestațiile formulate de ... și ... referitoare la procedura de achiziție în vederea atribuirii unui contract de achiziție publică, având ca obiect: „Transportul salariațilorde la domiciliu la locul de muncă și retur, curse în interiorul punctelor de lucru cât și ocazionale”, organizată de autoritatea contractantă ... cu sediul în

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. ..., depusă de ..., cu sediul în județul ... având cod unic de înregistrare CUI ... înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. ... reprezentată legal prin ... lider al asocierii ... - ... - ... - ... împotriva rezultatului procedurii, s-a solicitat admiterea contestației, modificarea rezultatului procedurii de atribuire, în sensul eliminării cerințelor cu caracter restrictiv, netransparent și abuziv din caietul de sarcini precum și publicarea unei Fișe de date atașată caietului de sarcini care să respecte legislația în vigoare, respectiv OUG nr. 34/2006, și, în subsidiar, anularea procedurii de atribuire întrucât documentația de atribuire conține grave erori.

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. ... depusă de ... cu sediul în localitatea jud. ... înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. ... având CUI RO ... reprezentată prin dl. împotriva rezultatului procedurii, s-a solicitat obligarea autorității contractante să comunice rezultatul procedurii de atribuire a contractului de servicii pentru lotul 3, cu respectarea condițiilor prevăzute de art. 206 și art. 207 din OUG nr.

34/2006, cu includerea motivelor de respingere a ofertei, cu indicarea condițiilor ofertantului desemnat câștigător și a modului de desemnare a acestuia, anularea rezultatului procedurii de atribuire și obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertelor depuse de participanți și desemnarea unui alt câștigător conform criteriilor de atribuire din caietul de sarcini.

Conform prevederilor art. 273, alin. (1) din OUG nr. 34/2006, aprobată prin Legea nr. 337/2006, cu modificările și completările ulterioare, contestațiile care fac obiectul dosarelor nr. au fost conexe pentru a se pronunța o soluție unitară, deoarece acestea sunt formulate în cadrul aceleiași proceduri de atribuire.

În baza documentelor depuse de părți,
CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

DECIDE:

Respinge ca tardiv formulată contestația formulată de ... în contradictoriu cu autoritatea contractantă

Admite în parte contestația formulată de către ..., în contradictoriu cu autoritatea contractantă ..., respectiv criticile cu privire la modalitatea de completare a matricei de punctaj tehnic.

Anulează adresele de comunicare a rezultatului procedurii de atribuire pentru loturile 1 și 2 și obligă autoritatea contractanta ca, în termen de 10 zile de la comunicarea prezentei să reevalueze ofertele potrivit celor reținute în motivarea prezentei și prevederilor legale.

Respinge ca nefondate celelalte critici.

Dispune continuarea procedurii de atribuire în cauză.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți în conformitate cu prevederile art. 280 din OUG nr. 34/2006, cu modificările și completările ulterioare.

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

MOTIVARE

În luarea deciziei s-au avut în vedere următoarele:

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. ..., depusă de ..., împotriva rezultatului procedurii, s-a solicitat admiterea contestației, modificarea rezultatului procedurii de atribuire, în sensul eliminării cerințelor cu

caracter restrictiv, netransparent și abuziv din caietul de sarcini precum și publicarea unei Fișe de date atașată caietului de sarcini care să respecte legislația în vigoare, respectiv OUG nr. 34/2006 și, în subsidiar, anularea procedurii de atribuire întrucât documentatia de atribuire conține grave erori.

În fapt, contestatorul precizează că, în conformitate cu Decizia CNSC nr. ... în baza art. 266, alin. (2) din OUG nr. 34/2006, ... este definită ca autoritate contractantă obligată să se conformeze legislației în vigoare privind achizițiile publice în România, respectiv OUG nr. 34/2006.

Contestatorul precizează că ceea ce contestă este răspunsul la solicitarea de clarificări referitor la metodele de evaluare a ofertelor, algoritmul de calcul, precum și a documentației de atribuire a contractului de servicii de *„Transport al salariaților ... de la domiciliu la locul de muncă și retur, curse în interiorul punctelor de lucru cât și curse ocazionale”*, cu mențiunea că răspunsul la solicitarea de clarificări este tardiv, evaziv și incomplet, încălcând Decizia nr. ... emisă de CNSC, care *„obligă autoritatea contractantă la comunicarea către Consiliul National de Soluționare a Contestațiilor, respectiv către Asociația ..., în maxim 10 zile de la primirea deciziei, a informațiilor complete privind rezultatul evaluării ofertei sale și a ofertelor cu care s-a aflat în competiție privitor la Loturile 1 și 2”*, autoritatea contractantă necomunicând dosarul complet care să cuprindă Fișele de verificare transport persoane pentru toate autovehiculele auditate ale tuturor firmelor participante la licitație, precum și metodele și baza legală utilizate la evaluarea ofertanților, ci numai un tabel de evaluare tehnică și comercială, încălcând, în opinia sa, astfel, prevederile art. 2 din OUG nr. 34/2006.

În fapt, contestatorul precizează că autoritatea contractantă a transmis în jurul datei de 8 iunie, către operatorii economici, membri ai Asociației ..., o invitație de a participa cu oferte la licitația organizată pentru atribuirea unui contract de servicii de transport personal (naveta), licitație organizată în mai multe etape: etapa de precalificare, etapa de calificare și etapa finală, urmând ca atribuirea contractului să se realizeze pe loturi (zone geografice). În data de 06.12.2013, s-a transmis că oferta a fost declarată necâștigătoare, fără precizări (obligatorii conform legii) privind factorii de evaluare a ofertelor cu ponderile relative ale acestora, algoritmul de calcul sau metodologia concretă de punctare a avantajelor care rezultă din oferta cea mai avantajoasă din punct

de vedere economic, încălcându-se astfel art. 207, alin. 2, lit. c) din OUG nr. 34/2006

Contestatorul consideră că documentația de atribuire este restrictivă, încalcă dispozițiile art. 2, alin. (1) și (2) din OUG nr. 34/2006 și a fost elaborată de către autoritatea contractantă fără a respecta prevederile legale privind publicarea anunțului de participare și transmitere către ANRMAP pentru verificare și aprobare a anunțului/invitației de participare încălcând prevederile art. 47, alin 1) din OUG nr. 34/2006; nu a definit în documentația de atribuire tipul procedurii de licitație în conformitate cu art. 17 și art. 18, alin. 1, pgf. a-e din OUG nr. 34/2006, precum și art. 215, alin. (1) din OUG nr. 34/2006. De asemenea, documentația de atribuire nu conține fișa de date atașată caietului de sarcini conform art. 3, lit f, j și k1 din OUG nr. 34/2006.

La elaborarea documentației de atribuire, arată contestatorul, autoritatea contractantă nu respectă legislația privind informarea tuturor ofertanților asupra modalității criteriilor de evaluare a ofertelor încălcând prevederile art. 199 alin. 1-5 din OUG nr. 34/2006, aceste informații nefiind cuprinse în caietul de sarcini.

Contestatorul consideră că acceptarea de către autoritatea contractantă a două candidaturi din partea unui singur ofertant, o candidatură individuală și o candidatură în asociere încalcă prevederile legale conform art. 46 alin. 1 din OUG nr. 34/2006, respectiv,depune ofertă individuală pentru Lotul 4 și ofertă comună (în asociere) pentru Lotul 2, șidepune oferta individuală pentru Lotul 3, și ofertă comună (în asociere) pentru Lotul 2.

Autoritatea contractantă, susține contestatorul, nu numai că tolerează în mod nelegal această stare de fapt, dar la evaluarea ofertelor și prin aplicarea punctajului de departajare evaluează în mod abuziv și eronat favorizând ofertantul Asociația SC, deoarece:

- pe Lotul 3,, unul dintre membrii Asociației, este punctat de către autoritatea contractantă cu 0 puncte conform Raportului de evaluare tehnică întocmit de către aceasta și semnat de membrii comisiei de verificare în care se stipulează „*numai firmele și VIITORUL au capacitatea de a îndeplini cerințele tehnice și de siguranță*”, dar, în tabelul de evaluare tehnică completat cu punctajul de departajare al ofertelor același ofertant – SCeste admis conform și punctat, iar acest punctaj este luat în considerare. În conformitate cu legislația în vigoare, susține contestatorul, Asociația a fost făcută pentru a îndeplini condițiile tehnice și comerciale, iar rezultatul final datorat excluderii unui

asociat ar fi trebuit să conducă la o ofertă neconformă, acest lucru fiind specificat chiar de către autoritatea contractantă prin Caietul de sarcini, punctul 7, alin. 2 și alin. 11.

Contestatorul solicită respectarea legislației în vigoare și excluderea lor din competiție precum și reevaluarea ofertelor conform OUG nr. 34/2006.

Prin încălcarea art. 200 din OUG nr. 34/2006, arată contestatorul, autoritatea contractantă stabilește oferta câștigătoare, pe baza criteriului de atribuire precizat în invitația de participare/anunțul de participare și în documentația de atribuire, dacă oferta respectivă îndeplinește toate condițiile de admisibilitate care rezultă din documentația de atribuire și actele anexate, a rezultat o perioadă nejustificat de lungă pentru comunicarea ofertei câștigătoare, lezând dreptul ofertanților participanți, inclusiv Asociația ... de a utiliza căile de atac prevăzute de legislația în vigoare, căi de atac care oricum au fost omise din Caietul de sarcini de către autoritatea contractantă.

Referitor la Tabelul cu evaluarea ofertei tehnice, transmis, contestatorul consideră că acesta este întocmit în mod incorect, abuziv și nelegal la fel ca întreaga documentație de atribuire emisă de autoritatea contractantă deoarece, la Secțiunea A. Societate de transport, la pct. 5 s-a evaluat CUI - transport persoane, Asociației S SRL ofertant în cadrul Asociației ... i s-au atribuit într-un mod total eronat 0 puncte pentru codul CAEN 4941, care prevede ca activitate principală transportul rutier de mărfuri și nu transport persoane așa cum a solicitat în mod abuziv și nelegal autoritatea contractantă încălcându-se astfel legislația în vigoare, respectiv prevederile art. 177, alin. 1 și 2 din OUG nr. 34/2006, documentele edificatoare care demonstrează capacitatea de îndeplinire a cerințelor din contract fiind Licența de transport persoane și Certificatul Constatator emis de către Oficiul Registrului și comerțului pentru operatorul ... în care se stipulează ca activități secundare Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători - cod CAEN 4931, Alte transporturi rutiere de călători - cod CAEN 4939, ponderea acestei activități în cifra de afaceri a operatorului fiind conformă cu cerințele din Caietul de sarcini.

În concluzie, oferta contestatorului a fost depunctată în Tabelul de evaluare tehnică în mod abuziv cu 0.5 puncte.

Conform raportului de evaluare pentru Lotul 2, unul dintre membrii Asociației SC, ofertant declarat câștigător al licitației, și anume SC, nu îndeplinește condițiile acceptabile în conformitate

cu Caietul de sarcini, și, acesta trebuia evaluat cu 0 puncte și nu punctată, așa cum s-a procedat.

Prin verificarea documentelor depuse de către ofertanți în cadrul licitației, de către autoritatea contractantă, s-au întocmit rapoarte de verificare. Prin raportul de verificare și fișa de verificare transport persoane din data de 05.03.2013 întocmit pentru ofertantul Asociația ..., la operatorul economic ... - membru în asociație, s-a constatat că acesta s-a conformat 100% cu cerințele caietului de sarcini. În tabelul de evaluare tehnică acesta este punctat în mod nejustificat și abuziv cu 2 puncte și nu cu 5 puncte așa cum ar fi fost corect și legal în conformitate cu documentele de evaluare și verificare. Contestatorul arată că a fost depunctat prin Tabelul de evaluare tehnică în mod nejustificat și abuziv cu 2.25 puncte.

La secțiunea B. Flota autovehicule - conform lotului ofertat, la pct.1, pgf. 1 – Numeric de autovehicule de aceeași capacitate, arată contestatorul, conform fișelor de verificare transport persoane a ofertantului ..., toți membrii operatori ai asociației au deținut la momentul evaluării ofertelor un parc de rezervă mai mare decât cel solicitat, deci un număr mai mare de 2 autovehicule de rezervă. Punctajul acordat a fost stabilit în mod total eronat la 1 punct în loc de 3 puncte așa cum ar fi fost corect.

Ofertantul Asociația ... a fost depunctat prin tabelul tehnic de evaluare în mod abuziv cu 2 puncte.

La punctul 3 din cadrul aceleiași secțiuni, marca auto este impusă tot în mod abuziv contrar legii 34/2006, art. 38. și, deci, în opinia contestatorului, nu poate fi evaluată în cadrul procedurii de evaluare a ofertelor.

La punctul 4 din cadrul secțiunii B, care prevede tipul autovehiculului și dotările aferente, evaluarea și punctajul nu sunt realizate în mod transparent, bifarea opțiunii DA și opțiunii NU în același timp și pentru același document verificat fiind subiectivă, neclară și abuzivă, la latitudinea membrilor comisiei de evaluare, contrar legislației în vigoare.

Din fișele de verificare transport persoane semnate de comisia de audit, operatorii economici, membri ai Asociației ... au obținut un procentaj pentru punctul 5. Tip (conform fișelor tehnice de control) din cadrul secțiunii B, de:

- ...- 77 % (societatea a fost punctată în mod total eronat cu 3 puncte și nu cu 5 puncte așa cum se impunea);

- ... – 68% (societatea a fost punctată în mod total eronat cu 3 puncte și nu cu 5 puncte așa cum se impunea);

- ... - 77 % (societatea a fost punctată în mod total eronat cu 3 puncte și nu cu 5 puncte așa cum se impunea);

- ... - 59% (punctat cu 1 punct).

Ofertantul asociația ... a fost depunctat prin Tabelul tehnic de evaluare în mod abuziv cu 3 puncte.

La punctul 9 din cadrul Secțiunii B al tabelului tehnic de evaluare privitor la „*Stare autovehicul și documente obligatorii prezente la bord*”, în conformitate cu Fișele de verificare transport persoane a rezultat un procentaj de :

- ...- 50 % (trebuia punctat cu 1 punct);

- ... - 75% (trebuia punctat cu 3 puncte);

- ... - 50% (trebuia punctat cu 1 punct);

- ... - 75% (trebuia punctat cu 3 punct). Ofertantul Asociația ... a fost depunctat prin Tabelul tehnic de evaluare în mod abuziv cu 1.25 puncte.

La Secțiunea C - conducator auto, la punctul 8 - cursuri defensive, prin caietul de sarcini transmis de catre autoritatea contractantă, aceste cursuri nu erau obligatorii la momentul licitației, solicitandu-se în schimb o declarație prin care ofertanții se angajau să se conformeze pe parcursul derulării contractului cu această cerință, deci punctarea acestui aspect fără o informare prealabilă prin caietul de sarcini este abuzivă și nelegală.

La secțiunea D - Norme HSSE, există o totală neconformitate între fișele de verificare transport persoane și tabelul cu evaluarea tehnică și punctajul acordat ofertanților.

Operatorul ..., membru al Asociației ... este punctat pentru punctul 1, secțiunea D, în mod incorect cu 0 puncte și nu cu 3 puncte. Ofertantul Asociația ... a fost depunctat prin tabelul tehnic de evaluare în mod abuziv cu 0.75 puncte.

Prin aceleași fișe de verificare transport persoane se verifică punctul 3 din Secțiunea D a tabelului cu evaluarea tehnică, și se stabilește conformitatea ofertantului ... cu caietul de sarcini. Operatorii de transport, membri ai asociației ar fi trebuit punctați în mod corect, în opinia contestatorului, astfel:

- ...- 6 puncte

- ... - 6 puncte

- ...-6 puncte

- ...- 6 puncte. Ofertantul Asociația ... a fost depunctat prin Tabelul tehnic de evaluare în mod total eronat și abuziv cu 3.75 puncte.

În concluzie, susține contestatorul, numai din analiza tabelului tehnic de evaluare și punctaj, ținând cont de fișele de verificare și

de raportul de evaluare transport persoane pentru fiecare societate membra a Asociației ..., rezultă că Asociația care cuprinde următorii operatori economici: ..., ..., ... și ... a fost depunctată în mod abuziv și nelegal cu 13.5 puncte, iar Asociația SC, declarată câștigătoare a fost favorizată și punctată în mod eronat cu 3 puncte în plus.

Referitor la aspectele critice anunțate de către ... , contestatorul consideră că, acestea sunt nefondate, deoarece se susține operarea unui autovehicul în afara legii - minivan certificat cu 8 locuri care are existent 11 locuri (autovehiculului înmatriculat cu nr. GJ-19-JRC care aparține ..., dar, conform declarației date de Vasile Dan din cadrul ..., autovehiculul în cauză a fost înlocuit imediat cu autovehiculul cu nr. de înmatriculare GJ-82-JRC care corespunde normelor legale. Înlocuirea s-a realizat imediat după ce s-a acordat termen, conform „fișei de evaluare” încheiate cu ocazia auditului tehnic efectuat la

Se susține lipsa documentelor de clasificare ale autovehiculelor aparținând ..., dar, arată contestatorul, acesta este eronată, deoarece, conform „fișei de evaluare”, autovehiculele prezentate de ... aveau certificate de clasificare valabile. La rubrica „15. Documente clasificare RAR” din cadrul „fișei de evaluare” întocmită pentru acest membru al asociației, îndeplinirea acestei cerințe este bifată „DA”, precizându-se: „C I/C III – la numite auto lipsește clasificarea în original”.

De moment ce rubrica referitoare la cerința clasificării autovehiculelor a fost bifată „DA”, este evident că s-a acceptat inclusiv prezentarea certificatelor de clasificare în fotocopii certificate ca fiind conformă cu originalul.

Față de aprecierea autorității contractante că au existat cazuri în care s-a constatat existența unor centuri de siguranță montate și utilizate incorrect sau defecte, contestatorul susține că, practic, dacă ... ar fi prezentat CNSC fișele de evaluare întocmite în urma auditului tehnic s-ar fi constatat că din cele 80 de autovehicule de transport persoane prezentate de asociație numai la câteva autovehicule s-a constatat problema unor centuri de siguranță montate incorect de constructor. În cadrul „fișelor de evaluare” întocmite de ... s-a prevăzut remedierea acestor deficiențe care au fost remediate în maxim 48 de ore, comunicându-se de îndată comisiei de verificare a autovehiculelor remedierea acestor minore deficiențe (datorate constructorului), odată cu transmiterea unor fotografii care dovedeau aceste remedieri. Odată ce comisia care a efectuat auditul tehnic al autovehiculelor rutiere de transport

persoane a fost de acord cu remedierea deficiențelor cu privire la montarea incorectă a centurilor de siguranță pentru pasageri, acordând termen scurt pentru aceste remedieri, asociația a remediat deficiențele constatate, este incorect ca punctajul acordat pentru aceasta cerință să fie diminuat. Iar cu privire la problema centurilor de siguranță montate greșit de constructor se pune problema lipsei de corespondență între „fișele de evaluare” și „rapoartele de evaluare” încheiate ulterior la sediul petentei, prin care s-a diminuat punctajul acordat asociației.

Contestatorul precizează că problema centurilor de siguranță a existat și în cazul celorlalți ofertanți care dețin autovehicule de transport persoane fabricate de același constructor.

Referitor la invocarea unor deficiențe pe partea de sisteme de siguranță activă și pasivă la autovehicule (ABS, airbag sofer, sistem de franare), contestatorul arată că, încă odată, se poate constata lipsa de transparență a ..., care una a precizat în „fișele de evaluare” întocmite cu ocazia desfășurării în teren a auditului tehnic (semnate de reprezentanții tuturor părților în cauză), și alta a invocat în cadrul „rapoartelor de evaluare” întocmite ulterior.

Analiza respectivelor „fișe de evaluare” relevă inexistența unor asemenea probleme cu privire la deficiențe ale sistemelor de siguranță activă și pasivă (ABS, airbag sofer, sistem de franare). Astfel, la rubrica „sisteme de siguranță activă și pasivă”, este bifată căsuța „DA” fără să se menționeze astfel de probleme.

Față de susținerea că s-a constatat existența unor anvelope cu uzură avansată și neconforme cu sezonul de iarnă, contestatorul precizează că, din cele 80 de autovehicule de transport persoane prezentate, numai în câteva cazuri s-a constatat existența unei oarecare uzuri la anvelope, dar uzura acestora era în limite normale, care nu afecta siguranța în trafic a respectivelor autovehicule. Contestatorul susține că s-au remediat aceste așa zise deficiențe și a înlocuit anvelopele considerate uzate, chiar dacă acestea aveau o uzură care se încadra în condiții normale pentru siguranța în trafic. Astfel, s-a ajuns la înlocuirea unor anvelope considerate uzate deși aveau maxim 10-15% uzură și ar fi putut fi utilizate în continuare mult timp, în deplină siguranță rutieră, contestatorul anexând fotografiile în acest sens. În ceea ce privește prezența unor anvelope „neconforme cu sezonul de iarnă”, contestatorul arată că, la data auditului tehnic (5-7 martie 2013) au fost temperaturi peste media anuală a acestei perioade (circa 15 grade Celsius), fapt care a justificat și impus înlocuirea anvelopelor de iarnă cu anvelope de vară sau mixte, ținând cont că producătorii

de anvelope de iarnă nu recomandă utilizarea anvelopelor de iarnă la temperaturi mai mari de 5-7 grade Celsius.

Cu privire la faptul că s-a constatat utilizarea detectoarelor de radar și a stațiilor de emisie recepție ca un comportament uzual în flotă, contestatorul consideră, susținerea nefondată, pentru că nu s-a dovedit că nu este vorba de un comportament uzual în flota, depistându-se numai 2 autovehicule care aveau detectoare radar și unul singur care avea stație de emisie recepție, deși au fost verificate circa 80 de autovehicule de transport persoane.

Ca urmare a celor constatate cu privire la utilizarea detectoarelor radar și a stațiilor de emisie-recepție, acestea au fost înlăturate iar cei trei conducători auto amendați, fapt care a echivalat cu remedierea pe loc a deficiențelor respective. De altfel, în cadrul cap. III (Condiții tehnice de execuție) din caietul de sarcini emis deSA există cerința care se referă la obligația furnizorului de servicii de transport de a nu instala sau folosi detectoare radar sau stații de emisie recepție montate pe autovehiculele de transport persoane; Această cerință se referă la obligația de nu instala sau folosi astfel de echipamente în timpul derulării contractului, astfel că la momentul efectuării auditului tehnic petenta nu putea decât să recomande îndepărtarea acestora, fără a avea dreptul de a depuncta oferta asociației ori, aceste echipamente (de altfel folosirea lor la momentul respectiv era legală) au fost dezinstalate și îndepărtate.

Referitor la lipsa cursurilor de conducere preventivă în cazul tuturor membrilor asociației (aceasta reprezentând o cerință acare era recomandată, contestatorul arată că, așa cum a rezultat și din plângereaformulată împotriva deciziei CNSC nr. ... trei din cei patru membri ai asociației au relații contractuale cu autoritatea contractantă de circa 6 ani, timp în care la fiecare dintre societățile aflate sub contract au fost efectuate 3-4 audituri de verificare a îndeplinirii cerințelor contractuale.

Contestatorul arată că în niciun audit desfășurat în trecut denu i s-a cerut (solicitat) derularea unor cursuri de conducere preventivă, de asemenea, în cei 6 ani de prestare a serviciilor de transport persoane în beneficiulSA nu a avut loc niciun eveniment rutier care să aibă ca efect pagube materiale sau victime, și toți conducătorii auto angajați ai societăților asociate dețin atestate profesionale valabile și instruiți periodic referitoare la conduita de conducere preventivă, în acord cu cerințele legislației rutiere referitoare la transportul public de persoane.

Toate aceste elemente, precum și înscrisurile referitoare la intruirea periodică a conducătorilor auto au fost prezentate comisiei care a efectuat auditul tehnic.

Cu privire la existența unor kit-uri PSI incomplete/expirate, contestatorul arată că, din cele 80 de autovehicule de transport persoane verificate, s-a constatat existența unor echipamente PSI incomplete sau expirate numai în câteva cazuri (4-5 cazuri).

În „fișele de evaluare” întocmite de comisia de efectuare a auditului tehnic s-a bifat existența acestora și s-a acordat termen pentru remedierea/înlocuirea acestor echipamente.

Față de susținerea autorității contractante că, nu există un concept și un sistem intern de control trafic implementat, contestatorul arată că, în conformitate cu „fișele de evaluare” întocmite cu ocazia efectuării auditului tehnic, se poate observa că trei din cele patru societăți membre ale asociației dispun de un concept și un sistem de control în trafic al autovehiculelor din flota prezentată în cadrul ofertei comune. Și în acest caz, arată contestatorul, a fost acordat un termen pentru implementarea respectivului sistem de control trafic și pentru cel de-al patrulea membru al asociației.

Cu privire la faptul că asociatul ... are CUI specific transportului de mărfuri 4941, și nu de transport persoane, contestatorul arată că, conform certificatului constatator emis de autoritățile competente, SC SRL are ca activitate principală autorizată (cod CAEN și nu CUI) „Transporturi rutiere de marfuri” dar în statutul societății este înscris și obiectul de activitate secundar 4931 „Transporturi urbane și suburbane de călători” și codul 4939 „Alte transporturi rutiere de călători”.

Activitatea de transport de călători care constituie obiectul licitației organizate deSA se înscrie în mod corect în codul CAEN 4939, astfel că susținerea autorității este nefondată.

Documentele anexate au fost prezentate și odată cu prima etapă a calificării organizată deSA, precum și comisiei de audit tehnic.

Referitor la lipsa oricărui sistem electronic de monitorizare și management al flotei (... /.../ ...), contestatorul arată că, din documentele prezentate în etapa calificării, ca și ulterior, în etapa efectuării auditului tehnic, se poate constata că SC SRL dispune de un sistem electronic de monitorizare și management al flotei, prezentând contractele de leasing pentru autovehiculele deținute de ... în care se precizează clar că toate autovehiculele sunt dotate cu sistem electronic de monitorizare și management al flotei prin GPS.

Contestatorul consideră că toată documentația de atribuire a contractului a fost întocmită de autoritatea contractantă fără bază legală, menită să faciliteze atribuirea contractului în condiții subiective.

Contestatorul arată că își întemeiază contestația pe prevederile art. 255 și următoarele din OUG nr. 34/2006, precum și pe prevederile art. 109, alin. 2 Cod Procedură Civilă.

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. ... depusă de ... împotriva rezultatului procedurii, s-a solicitat obligarea autorității contractante să comunice rezultatul procedurii de atribuire a contractului de servicii pentru LOTUL 3, cu respectarea condițiilor prevăzute de art. 206 și art.207 din OUG nr. 34/2006, cu includerea motivelor de respingere a ofertei, cu indicarea condițiilor ofertantului desemnat câștigător și a modului de desemnare a acestuia, anularea rezultatului procedurii de atribuire și obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertelor depuse de participanți și desemnarea unui alt câștigător conform criteriilor de atribuire din caietului de sarcini.

Ca urmare a publicării în SEAP de către Autoritatea contractantă a invitației de participare prin care s-a adus la cunoștința operatorilor economici interesați organizarea procedurii de atribuire prin metoda „*selecție de oferta*” având ca obiect atribuire a contractului de servicii având ca obiect „*Transportul salariațilorde la domiciliu la locul de muncă și retur, curse în interiorul punctelor de lucru cât și ocazionale*” LOT 3, a depus în termen oferta atât la registratura cât și prin poșta electronică. În data de 06.12.2013 i-a fost comunicată o adresă în limba engleză prin care oferta a fost respinsă.

Analizând adresa în cauză, arată contestatorul, se observă că aceasta este emisă pe o hârtie ce cuprinde sigla a trei societăți comerciale, este semnată de două persoane despre care nu se știe dacă au fost sau nu membrii în comisia de evaluare și respectiv calitatea acestora în acea comisie, și face referire la licitația „*TEN-BSE-12-128*”, însă nu cuprinde nici o informație care să se încadreze în dispozițiile art. 207 din OUG nr.34/2006.

Văzând că răspunsul de respingere a ofertei este foarte lapidar, contestatorul susține că a încercat să facă demersuri pe lângă autoritatea contractantă în vederea obținerii unui răspuns legal și complet.

După mai multe discuții cu reprezentanții autorității contractante, neconsemnate de către aceștia, a formulat un memoriu pe care l-a adresat acesteia, primind de aceasta data un

răspuns în limba română, respectiv sub nr. GCM-14-101/17.04.2014, prin care autoritatea contractantă îl asigură despre faptul că oferta a fost analizată în perioada 18.02.2013-19.02.2013 și că evaluarea ofertelor s-a făcut cu raportare strict la cerințele procedurii de atribuire, încălcând astfel, prevederile art. 207 din OUG nr. 34/2006.

Contestatorul solicită studierea dosarului achiziției.

Prin adresa înregistrată la CNSC cu nr. 13360/30.04.2014, ..., precizează că a formulat contestație împotriva adresei emisă de ..., înregistrată sub nr. GCM-14-96/15.04.2014, având nr. de intrare 395/16.04.2014, adresa prin care i s-a comunicat rezultatul evaluării ofertei și a ofertelor cu care s-a aflat în competiție pe lotul 1 și 2, aceștia fiind obligați prin decizia nr. decizie ce a fost contestată la rândul său la Curtea de Apel ...

În vederea soluționării contestației susmenționate, Consiliul a solicitat autorității contractante, prin adresa nr. 7133/... .. transmiterea dosarului achiziției, documentele de calificare, oferta tehnică, oferta financiară a contestatorului, ofertele tehnice și financiare ale celorlalți ofertanți, în copie certificată în conformitate cu dispozițiile art. 274, 213 și 256³ din OUG nr. 34/2006, cu modificările și completările ulterioare, precum și dovada respectării prevederilor art. 271 alin. (2) din același act normativ.

Prin adresa nr. 14-110/30.04.2014, înregistrată la CNSC cu nr. 13546/30.04.2014, autoritatea contractantă transmite punctul de vedere față de contestația depusă de ... și precizează că a organizat procedura în scopul achiziționării serviciului de transport de personal în vederea efectuării navetei zilnice a personaluluiSA, de la domiciliu la locul de muncă și retur, curse în interiorul punctelor de lucru, cât și ocazionale, în conformitate cu normele interne ale companiei.

La această licitație au avut drept de participare numai ofertanții care sunt autorizați conform dispozițiilor legale în vigoare și care au făcut dovada dotării corespunzătoare prestării serviciului solicitat, condițiile de întocmire a ofertei fiind comunicate operatorilor economici interesați.

Ca urmare a rezultatului procedurii, liderul Asocierii ... - ... - ... - ... a formulat contestație împotriva rezultatului procedurii aferente loturilor 1, 2 și 3, solicitând revizuirea rezultatului, în sensul anulării actului de comunicare și a actelor subsecvente și obligării la reevaluarea ofertelor sale, cu stabilirea admisibilității și conformității acesteia.

Prin Decizia nr. ... în temeiul dispozițiilor art. 278 alin. (1) și (5) din OUG nr. 34/2006, CNSC a constatat tardivitatea demersului ... în legătură cu rezultatul procedurii, motiv pentru care a respins cererea de anulare a deciziei de respingere a ofertei sale în ceea ce privește Lotul 3.

Pentru Loturile 1 și 2, Consiliul admite în parte contestația și obligă la comunicarea către contestator în maxim 10 zile de la primirea deciziei, a informațiilor complete privind rezultatul evaluării ofertelor cu care s-a aflat aceasta în competiție și respinge, ca nefondat, capătul de cerere privind reevaluarea ofertei contestatorului și desemnarea ei admisibilă și conformă.

În ceea ce privește criticile contestatorului referitoare la nerespectarea prevederilor OUG nr. 34/2006, autoritatea contractantă susține că, în raport de obiectului achiziției (servicii de transport personal), prin Decizia nr. ... din data de ... CNSC a respins excepția necompetenței materiale și a constatat că aceasta *„se înscrie în tipul de servicii pentru a căror achiziționare autoritățile contractante nu sunt obligate decât la întocmirea unui caiet de sarcini și la publicarea unui anunț de atribuire, dar cu respectarea principiilor din domeniu, așa cum prevăd dispozițiile art. 16 alin. (1) din OUG nr. 34/2006”*.

De asemenea, prin Decizia nr. ..., CNSC a reținut că valoarea estimată a acestei achiziții depășește pragul valoric de la art. 57 alin. (2) lit. b) din OUG nr. 34/2006.

Drept consecință, arată autoritatea contractantă, e îndreptățită la organizarea unei licitații după reguli proprii (interne), dar cu respectarea obligațiilor specifice, de la art. 16 din actul normativ anterior menționat.

Astfel cum reiese din contestație, o mare parte din criticile acestuia au ca obiect acte anterioare notificării rezultatului procedurii, cum ar fi documentația de atribuire, în special caietul de sarcini și consideră un asemenea demers tardiv deoarece nu a fost făcut în termenul legal de 10 zile deoarece, la acest moment al procedurii, nu pot fi puse în discuție nici legalitatea și nici oportunitatea criteriilor de evaluare prevăzute în Caietul de sarcini.

În practica CNSC și a instanțelor s-au statuat în repetate rânduri cele de mai sus, autoritatea contractantă invocând, în acest sens, decizia Curții de Apel ... nr. 802 din 23.02.2012, precum și a Curții de Apel Craiova, nr. 1555 din 06.03.2012.

Autoritatea contractantă consideră neîntemeiate susținerile privind încălcarea principiului transparenței pentru pretinsa necomunicare a rezultatului evaluării ofertei, având în vedere faptul

că toate punctele neconforme constatate în urma prezentării flotei de autovehicule puse la dispoziție de către cei 4 membri ai asociației, au fost discutate și notate într-un formular de evaluare, semnat de ambele părți, vehiculele fiind individual evaluate din punct de vedere al documentației existente puse la dispoziție. O copie a acestor documente de evaluare a fost predată și fiecărui membru component al asociației, la momentul închiderii auditului tehnic.

Auditul tehnic, cât și scopul verificării capacității tehnice, a fost în prealabil notificat în data 05.02.13/26.02.13, la punctele de lucru ale asociației (Sandra, jud. Timiș - Tg. Jiu - Jud. Gorj). De asemenea, s-au pus la dispoziție cerințele care vor face obiectul auditului tehnic, având ca scop evaluarea tehnică a mijloacelor de transport ale Asocierii ... - - ... - ...

Membrii comisiei de evaluare au fost în număr de 15 persoane, din departamentele: Procurement, HSSE, CREM CFM, E&P, iar pe parcursul verificării s-au constatat următoarele aspecte critice, înscrise de către membrii asociației la finalul auditului:

- operarea autovehiculelor în afara legii - minivan certificat cu 8 locuri, dar existent cu 11 locuri - - sub contract- GJ 19 JRC - conform pozelor și declarației reprezentantului(Vasile Dan - șef coloană);

- lipsa documentor de clasificare ale autovehiculelor aparținând membrului asociației;

- centuri siguranță montate și utilizate incorect sau defecte; defecțiuni pe partea de sisteme de siguranță activă și pasivă la autovehicule - ABS, airbag șofer, sistem de franare (conform foto);

- anvelope cu uzură avansată și neconforme cu sezonul de iarnă (conform foto);

- s-a identificat utilizarea detectoarelor de radar și a stațiilor de emisie recepție, ca un comportament uzual în flotă, deși prin normele interne de siguranța, utilizarea acestor dispozitive nu este acceptată, conform instruirii și prelucrărilor anterioare;

- lipsa cursurilor de conducere preventivă de orice fel în cazul tuturor membrilor asociației (cerința, recomandată încă de la începutul contractului în derulare);

- s-au identificat kituri PSI incomplete/expirate; nu există un concept și un sistem intern de control trafic implementat;

... are CUI specific transportului de mărfuri - 4941, nu de persoane; lipsa oricărui sistem electronic de monitorizare și management al flotei (..../..../....),

1. Societate de transport, la pct. 5 s-a evaluat CUI - transport persoane.

- Conform fișei de evaluare și matricei tehnice, operatorul trebuia să aibă definit ca și obiect principal de activitate - transportul de persoane. Datorită faptului că ... a prezentat la momentul auditului, CUI - transport mărfuri, a fost punctat conform matricei de evaluare;

2. Conform raportului de evaluare pentru Lotul 2, unul dintre membrii Asociației- ofertant declarat câștigător al licitației, și anume, nu îndeplinește condițiile acceptabile în conformitate cu Caietul de sarcini.

- Neîndeplinirea condițiilor în conformitate cu caietul de sarcini, a fost constatată pentru autovehiculele care la momentul auditului erau utilizate în contractul actual de transport, acest lucru fiind notat corespunzător la punctul B - Flota autovehicule, al matricei tehnice de evaluare;

3. Flota autovehicule - conform lotului oferat

- În cadrul acestui punct, s-a notat conformitatea autovehiculelor auditate, indiferent de numărul de autovehicule prezentate;

4. Punctul 3 - marca auto este impusă

- În cadrul caietului de sarcini s-au solicitat autovehicule produse de constructori consacrați pe aceasta nișă și a fost dat ca și exemplu o marca de autovehicul, fără a se impune acest lucru;

5. Punctul 4 - tipul de autovehicul

- Punctul 4, din cadrul secțiunii B al matricei tehnice, se referă la tipurile de autovehicule prezentate de asociație la momentul auditului tehnic și au fost punctate în conformitate cu cele constatate;

6. Fișe evaluare - tip (conform fișelor tehnice de control)

- Membrii asociației au fost punctați conform autovehiculelor prezentate la momentul auditului și conform matricei tehnice, care conține următoarele punctaje:

> 1 punct - tipurile de autovehicule prezentate sunt între 50 - 60% conforme cu caietul de sarcini;

> 5 puncte - tipurile de autovehicule prezentate sunt între 60 - 70% conforme cu caietul de sarcini;

> 10 puncte - tipurile de autovehicule prezentate sunt între 70 - 85% conforme cu caietul de sarcini;

> 15 puncte - tipurile de autovehicule prezentate sunt între >85% conforme cu caietul de sarcini;

7. Punctul 9 - Stare autovehicul și documentele obligatorii prezente la bord

- Membrii asociației au fost punctați conform autovehiculelor prezentate la momentul auditului, care au fost conforme într-un procent de max. 74%, ceea ce a fost punctat cu 1 pct. conform matricei tehnice;

8. Secțiunea 8 - conducători autovehicule - cursuri defensive

- În caietul de sarcini este stipulat: «Conducătorii auto trebuie să fie angajați ai Furnizorului, să fi efectuat cursuri de conducere defensivă». Cursurile de conducere defensivă erau cerință a caietului de sarcini și reprezentau un plus în punctajul final, în cazul în care erau deja efectuate. Asociația ... a justificat că nu a efectuat astfel de cursuri deoarece nu erau considerate necesare și utile, deși standardelesolicita această abordare din punct de vedere al conducătorilor auto.

9. Punctul 3 - Secțiunea D

- Membrii asociației au fost evaluați, ca fiind „*parțial compliance*”, punctajul aferent acestei norme fiind de 3 puncte, conform documentelor prezentate la momentul auditului;

10. Operare autovehicul în afara legii

- operarea unui autovehicul în afara legii a fost constatată la momentul auditului, în timp ceavea în derulare un contract valabil de transport în care era utilizat acest mijloc de transport. Conform contractului acesta trebuia înlocuit automat pentru îndeplinirea normelor de siguranță și confort și în niciun caz pentru a nu fi depunctat;

11. Lipsa documentelor de clasificare ale autovehiculelor

- Prezența documentelor de clasificare în original reprezintă o cerință legală iar la momentul auditării acestea lipseau cu desăvârșire la anumite autovehicule. Conform OG nr. 27/2011 acestea nu au fost prezentate în original ci doar copie, ceea ce nu atestă conformitatea cu originalul.

12. Existența unor centuri de siguranță montate incorect

- Remedierea centurilor de siguranță a fost efectuată cu întârziere, după constatarea problemei de către echipa de audit, a acestei nereguli. Autoritatea contractantă precizează că acele autovehicule erau utilizate pentru transportul angajațilorși intrau sub incidența actualului contract, dar au fost prezentate și ca resurse pentru potențiala viitoare colaborare. Asociația a fost instruită la nivel central cât și local, periodic asupra aspectelor de siguranță în transportul de persoane, solicitate de, sub incidența

actualului contract, care nu diferă față de cerințele viitorului contract.

13. Deficiențe ale sistemelor de siguranța activă și pasivă

- anumite autovehicule ce au fost auditate, prezentau în bord martori luminoși ce indicau defecțiuni ale sistemelor de siguranță. De asemenea nu s-a putut documenta în niciun fel, la momentul auditului tehnic și nici ulterior, ca sistemele de siguranță active și pasive sunt funcționale și nu reprezintă un pericol pentru siguranța angajațilortransportați. Deasemenea în fișele de audit este prezentat ca și nefuncțional sistemul de ABS.

14. Existență anvelope uzate

- La momentul auditării autovehiculelor, atât conform normelor legale specifice transportului de persoane, cât și celor interne HSSE, cu care asociația era instruită și la curent, s-a constatat utilizarea unor anvelope, uzate și neconforme cu anotimpul de iarnă. Autoritatea contractantă precizează că, la momentul auditului (Februarie-Martie 2013) zapada era prezentă, pe traseele unde asociația, desfășura curse cu angajații, sub prezentul contract.

15. Utilizarea detectoarelor radar și a stațiilor de emisie recepție

- Normele HSSE, comunicate tuturor contractorilor reglementează clar faptul că este interzisă utilizarea stațiilor de emisie recepție și a detectoarelor de radar, atât sub prezentul, cât și pentru potențial viitor contract. Aceste norme erau binecunoscute și postate în autovehicule sub forma unor stickere, de către asociația Autoritatea contractantă precizează că este bine știută responsabilitatea managementului oricărui contractorde a impune și supraveghea aceste reguli de conduită angajaților firmei, sub prezentul contract.

16. Lipsa cursurilor de conducere defensivă

- Cursurile de conducere defensivă erau cerință a caietului de sarcini și reprezentau un plus în punctajul final, în cazul în care erau deja efectuate. Asociațiaa justificat că nu a efectuat astfel de cursuri deoarece nu erau considerate necesare și utile, deși standardelesolicita această abordare din punct de vedere al conducătorilor auto.

17. Existența kit-uri PSI

- Autoritatea contractantă consideră că, îndeplinirea cerințelor legale vis-à-vis de managementul S.U. sub orice tip de contract existent sau viitor, nu este o abatere minora, mai ales sub incidența unei activități de transport persoane regulate.

Autoritatea contractantă consideră că, astfel cum reiese din documentele depuse în susținerea prezentului punct de vedere, toți ofertanții au beneficiat de condiții egale sub aspectul modalității în care s-a făcut evaluarea și că evaluarea ofertelor s-a făcut cu riguroasă respectare a documentației de atribuire, aspect care rezultă, în opinia sa, cu claritate din raportul de evaluare.

Autoritatea contractantă consideră că, în acest moment al procedurii nu pot fi puse în discuție nici legalitatea și nici oportunitatea cerințelor neîndeplinite de

Deși această asociație este compusă din actuali prestatori de servicii de transport persoane pentru(contract din anul 2008), având la cunoștință și însușindu-și prin contract standardul de calitate și siguranță HSSE, s-au găsit multiple nereguli enumerate anterior, fapt ce denotă tratarea cu superficialitate a indicatorilor ce faceau obiectul auditului, pe lângă aspectele cu implicații legale, asumate și identificate la fața locului.

Pentru fiecare mijloc de transport prezentat a fost întocmită o fișă de evaluare, în acord cu criteriile prestabilite în caietul de sarcini, iar în urma verificării s-au colectat și dovezi foto în prezența reprezentanților desemnați ai asociației.

Autoritatea contractantă arată că, având în vedere faptul că toate punctele neconforme constatate în urma prezentării flotei de autovehicule puse la dispoziție de către cei 4 membri ai asociației, au fost discutate și notate într-un formular de evaluare, semnat de ambele părți, care au fost individual evaluate din punct de vedere al documentației existente puse la dispoziție, cât și a autovehiculelor prezentate; o copie a acestor documente de evaluare a fost predată și fiecărui membru component al asociației, la momentul Închiderii auditului tehnic, consideră că a respectat întocmai prevederile legale privind comunicarea completă și corectă a rezultatului procedurii.

Autoritatea contractantă precizează că, în concordanță cu conținutul adresei de comunicare a rezultatului procedurii, oferta contestatorului a fost considerată admisibilă (implicit, conformă cu cerințele caietului de sarcini), a intrat în competiție cu alte oferte, dar punctată inferior față de cele desemnate câștigătoare.

Prin adresa nr. 14-110/30.04.2014, înregistrată la CNSC cu nr. 13546/30.04.2014, autoritatea contractantă transmite punctul de vedere față de contestația depusă de ... și solicită respingerea acesteia ca tardivă având în vedere nerespectarea termenului imperativ de 10 zile (reglementat în Art. 256² alin. 1 lit. a) din OUG nr. 34/2006) de la luarea la cunoștință a actului vătămător pentru

formularea și motivarea contestației (06.12.2013, 09.12.2013); respingerea ca neîntemeiată a contestației și menținerea deciziilor luate de comisia de evaluare cu privire la ofertele depuse de contestator.

În fapt, autoritatea contractantă arată că a organizat procedura în scopul achiziționării serviciului de transport de personal în vederea efectuării navetei zilnice a personaluluiS.A., de la domiciliu la locul de muncă și retur, curse în interiorul punctelor de lucru, cât și ocazionale, în conformitate cu normele interne ale companiei. La această licitație au avut drept de participare numai ofertanții care sunt autorizați conform dispozițiilor legale în vigoare și care au făcut dovada dotării corespunzătoare prestării serviciului solicitat, condițiile de întocmire a ofertei fiind comunicate operatorilor economici interesați.

Urmare a comunicării rezultatului procedurii de atribuire din data de 06.12.2013, contestatorul a trimis în data de 10.04.2014, pe email, o „petiție”. Autoritatea contractantă susține că, comunicarea nr. GCM-14- 101/17.04.2014 reprezintă răspunsul la „petiție” și NU rezultatul procedurii pentru atribuirea contractului de atribuire a contractului de servicii.

În ceea ce privește criticile contestatorului referitoare la nerespectarea prevederilor OUG nr. 34/2006, autoritatea contractantă arată că, în raport de obiectului achiziției (servicii de transport personal), prin Decizia nr. ... CNSC respins excepția necompetenței materiale și a constatat că aceasta „se înscrie în tipul de servicii pentru a căror achiziționare autoritățile contractante nu sunt obligate decât la întocmirea unui caiet de sarcini și la publicarea unui anunț de atribuire, dar cu respectarea principiilor din domeniu, așa cum prevăd dispozițiile art. 16 alin. (1) din OUG nr. 34/2006”.

De asemenea, prin Decizia nr. ... CNSC a reținut că valoarea estimată a acestei achiziții depășește pragul valoric de la art. 57 alin. (2) lit. b) din OUG nr. 34/2006.

Contestatorul învederează Consiliului faptul că rezultatul final al procedurii i-a fost comunicat în data de 06.12.2013. Astfel, arată autoritatea contractantă, față de momentul luării la cunoștință a rezultatului final al procedurii, respectiv data de 09.12.2013, pentru respectarea termenului de 10 zile prevăzut de norma legală menționată anterior, trebuia să înainteze contestația, cel mai târziu la data de 20.12.2013, în concordanță cu dispozițiile art. 3 lit. z) din OUG nr. 34/2006.

Autoritatea contractantă consideră neîntemeiate susținerile privind încălcarea principiului transparenței pentru pretinsa necomunicare a rezultatului evaluării ofertei, având în vedere faptul că toate punctele neconforme constatate în urma prezentării flotei de autovehicule puse la dispoziție de către contestator, au fost discutate și notate într-un formular de evaluare, semnat de ambele părți, care au fost individual evaluate din punct de vedere al documentației existente puse la dispoziție, cât și a autovehiculelor prezentate. O copie a acestor documente de evaluare a fost predată contestatorului la momentul închiderii auditului tehnic.

Auditul tehnic cât și scopul verificării capabilității tehnice a fost în prealabil notificat în data de 08.02.13, la punctul de lucru al societății - ..., ... Deasemenea, arată autoritatea contractantă, s-au pus la dispoziție punctele care vor face obiectul auditului tehnic, având ca scop evaluarea tehnică a mijloacelor de transport ale societății ...

Membrii comisiei de evaluare a fost în număr de 15 persoane, din departamentele: Procurment, HSSE, CREM CFM, E&P, iar pe parcursul verificării s-au constatat următoarele aspecte critice, însușite de către membrii asociației la finalul auditului:

- compania nu deținea în acel moment, numărul necesar de autovehicule de transport persoane de capacitate mare (autocare 40 - 50 locuri);
- lipsa unui sistem electronic de monitorizare a conduitei șoferilor și de management al flotei;
- îndeplinirea doar 60% din cerințele tehnice ale caietului de sarcini;
- numărul de autovehicule prezentat și deținut a fost de 60% din necesarul lotului ofertat.

Pentru fiecare mijloc de transport prezentat a fost întocmită o fișă de evaluare, în acord cu criteriile prestabilite în caietul de sarcini, iar în urma verificării s-au colectat și dovezi foto în prezența reprezentanților desemnați.

Toate punctele neconforme constatate în urma prezentării flotei de autovehicule puse la dispoziție de către societatea de transport, au fost discutate și notate într-un formular de evaluare, care a fost evaluată din punct de vedere al documentației existente puse la dispoziție, cât și a autovehiculelor prezentate. O copie a acestui document de evaluare a fost predat și reprezentantului societății, la momentul închiderii auditului tehnic.

Autoritatea contractantă arată că, având în vedere faptul că:

- toate punctele neconforme constatate în urma prezentării flotei de autovehicule puse la dispoziție au fost discutate și notate într-un formular de evaluare, care au fost individual evaluate din punct de vedere al documentației existente puse la dispoziție, cât și a autovehiculelor prezentate;
- o copie a acestor documente de evaluare a fost predată la momentul închiderii auditului tehnic, consideră că a respectat întocmai prevederile legale privind comunicarea completă și corectă a rezultatului procedurii.

Autoritatea contractantă arată că toate actele și operațiunile pretinse a vătăma interesele contestatoarei sunt anterioare datei de 06.12.2013.

Prin adresa înregistrată la CNSC cu nr. 13903/06.05.2014, ... precizează că actul contestat este adresa nr. CCM-14-101/17.04.2014, privind rezultatul procedurii, despre care a luat la cunoștință în data de 17.04.2014, ora 01.11 PM.

Prin adresa înregistrată la CNSC cu nr. 14185/07.05.2014, ... transmite NOTE DE CONCLUZIE, în care precizează că, contestația nu este formulată împotriva unui răspuns la o „*petiție*”, cum încearcă să insinueze autoritatea contractantă, atâta vreme cât actul contestat este singurul care reprezintă un răspuns complet dat cu privire la licitația în cauză.

Contestatorul consideră că aprecierea cu privire la actele emise într-o procedură se califică și se interpretează după conținut și efectele acestuia și nicidecum după titulatura dată de autoritatea contractantă, excepția tardivității fiind, în opinia sa, lipsită de temei.

Contestatorul arată că, abia în cadrul punctului de vedere depus, autoritatea contractantă dă explicații cu privire la motivele pentru care oferta lui a fost respinsă și rezultatul analizei acesteia, împrejurare ce nu face altceva decât să confirme temeinicia contestației.

Contestatorul consideră că libertatea pe care o are autoritatea contractantă de a stabili condițiile caietului de sarcini nu o exonerează pe aceasta de faptul că trebuie să asigure transparența procedurii, mai ales în ceea ce privește modul de desemnare și selectare a câștigătorului.

Autoritatea contractantă face referire la procese-verbale, formulare și tipizate ce ar fi fost completate de ofertanți însă, arată contestatorul, nu se referă și nu prezintă în mod concret nici un element de departajare sau explicație din care să rezulte existența

unei analize juste și temeinice și a unei corecte selecții a câștigătorului.

Ca și simplu criteriu de lămurire, contestatorul atașează, în copie, contractul nr.2811/07.11.2012 încheiat cu dealer-ul AUTO SCHUNN SRL, prin care contractase un număr de 35 autovehicule de transport persoane, special pentru executarea contractului de transport scos la licitație de către SCSA.

O altă interpretare, în opinia contestatorului, ar putea duce la concluzia că ofertanții ar fi trebuit să facă și dovada faptului că deja au în proprietate și propriile depozite, carburantul necesar executării contractului, piesele de schimb, uleiurile pentru revizii, cauciucurile, sumele de bani pentru plata salariilor angajaților, etc., situație ce ar fi „*mai mult decât aberantă*” și contrară regulilor economice.

Contestatorul consideră că, în cazul de față, procedura stabilită de către autoritatea contractantă nu poate fi considerată transparentă în condițiile în care, în mod voit, a introdus formulare supuse unor proceduri interne de evaluare neconoscute ofertanților, menite să complice modul de analiză a ofertelor și de a asigura transparența procedurii.

Prin adresa înregistrată la CNSC cu nr. 14299/08.05.2014, ..., lider de asociere al ... - ... - ..., precizează că, în mod logic, ar fi trebuit ca „*rapoartele de evaluare*” întocmite de reprezentanții autorității contractante să corespundă cu „*fișele de evaluare*” încheiate în teren, cu ocazia auditului tehnic, dar ulterior a observat că, deși în „*fișa de evaluare*” s-a menționat că o anumită cerință tehnică era îndeplinită sau s-a acordat termen în vederea remedierii unei deficiențe minore, în „*raportul de evaluare*” s-a precizat cu totul altceva, diferit de ceea ce a existat în teren.

Din lipsa de corespondență între ceea ce s-a constatat că există în teren, cu ocazia auditului tehnic când au fost întocmite „*fișe de evaluare*” semnate atât de către comisia de evaluare cât și de reprezentantul fiecărui membru al asociației și ceea ce s-a punctat în „*rapoartele de evaluare*” formulate deSA.

Pe de altă parte, arată contestatorul, deși autoritatea contractantă a acceptat în cadrul „*fișelor de evaluare*” întocmite cu ocazia auditului tehnic remedierea unor mici neconformități, ulterior, după ce s-a transmis rezolvarea acestor mici probleme, nu s-a ținut cont în cadrul „*rapoartelor de evaluare*” de aceste remedii ale unor mici probleme.

Conform declarației date de Vasile Dan din cadrul ..., autovehiculul în cauză a fost înlocuit imediat cu autovehiculul cu nr.

de înmatriculare GJ-82 JRC care corespunde normelor legale, înlocuirea realizându-se imediat după ce s-a acordat termen, conform „fișei de evaluare” încheiate cu ocazia auditului tehnic efectuat la

Conform „fișei de evaluare”, autovehiculele prezentate de ... aveau certificate de clasificare valabile. La rubrica „15. Documente clasificare RAR” din cadrul „fișei de evaluare” întocmite pentru acest membru al asociației, îndeplinirea acestei cerințe este bifată „DA”, precizându-se: „C I/C III- la numite auto lipsește clasificarea în original”. Contestatorul consideră că, din moment ce rubrica referitoare la cerința clasificării autovehiculelor a fost bifată „DA” este evident că s-a acceptat inclusiv prezentarea certificatelor de clasificare în fotocopii certificate ca fiind conformă cu originalul.

În cadrul „fișelor de evaluare” întocmite de autoritatea contractantă s-a prevăzut remedierea acestor deficiențe care au fost remediate în maxim 48 de ore, comunicându-se de îndată comisiei de verificare a autovehiculelor remedierea acestor minore deficiențe (datorate constructorului), odată cu transmiterea unor fotografii care dovedeau aceste remedieri.

Respectarea principiului transparenței ar fi impus dovedirea de către autoritatea contractantă a persistenței micilor neconformități invocate, și nu ascunderea faptului că deficiențele respective au fost remediate, în termenul de remediere a deficiențelor acordat chiar de petentă.

Analiza respectivelor „fișe de evaluare” relevă inexistența unor asemenea probleme cu privire la deficiențe ale sistemelor de siguranță activă și pasivă (ABS, airbag șofer, sistem de frânare). Astfel, la rubrica „sisteme de siguranță active și pasiva”, este bifată căsuța „DA” fără să se menționeze astfel de probleme.

Contestatorul precizează că, din cele 80 de autovehicule marfă prezentate, numai în câteva cazuri s-a constatat existența unei oarecare uzuri la anvelope, dar uzura acestora era în limite normale, care nu afecta siguranța în trafic a respectivelor autovehicule; aceste probleme remediindu-se deși, arată contestatorul, aveau maxim 10-15 % uzură și ar fi putut fi utilizate în continuare mult timp, în deplină siguranță rutieră.

În ceea ce privește prezența unor anvelope „neconforme cu sezonul de iarnă”, contestatorul arată că, la data auditului tehnic (5-7 martie 2013) au fost temperaturi peste media anuală a acestei perioade (circa 15 grade Celsius), fapt care a justificat și impus înlocuirea anvelopelor de iarnă cu anvelope de vară sau mixte, ținând cont că producătorii de anvelope de iarnă nu recomandă

utilizarea anvelopelor de iarnă la temperaturi mai mari de 5-7 grade Celsius. Dar și aceste așa zise deficiențe au fost remediate, chiar dacă mai era o săptămână până la data la care se impunea dotarea autovehiculelor cu anvelope de iarnă (data de 15 martie).

Contestatorul arată că nu s-a dovedit că este vorba de un comportament usual în flota, depistându-se numai 2 autovehicule care aveau detectoare radar și unul singur care avea stație de emisie recepție, deși au fost verificate circa 80 de autovehicule de transport persoane.

Ca urmare a celor constatate cu privire la utilizarea detectoarelor radar și a stațiilor de emisie recepție, acestea au fost înlăturate iar cei trei conducători auto amendați, fapt care, în opinia sa, a echivalat cu remedierea pe loc a deficiențelor respective.

Contestatorul susține că, în cadrul cap. III (Condiții tehnice de execuție) din caietul de sarcini emis deSA există cerința care se referă la obligația furnizorului de servicii de transport de a nu instala sau folosi detectoare radar sau stații de emisie recepție montate pe autovehiculele de transport persoane.

Această cerință se referă la obligația de a nu instala sau folosi astfel de echipamente în timpul derulării contractului, astfel că la momentul efectuării auditului tehnic autoritatea contractantă nu putea decât să recomande îndepartarea acestora, fără a avea dreptul de a depuncta oferta asociației, ori aceste echipamente (de altfel folosirea lor la momentul respectiv era legală) au fost dezinstalate și îndepartate.

Contestatorul menționează că trei din cei patru membri ai asociației au relații contractuale cu autoritatea contractantă de circa 6 ani, timp în care, la fiecare dintre societățile aflate sub contract au fost efectuate 3-4 audituri de verificare a îndeplinirii cerințelor contractuale.

În aceeași ordine de idei, în cei 6 ani de prestare a serviciilor de transport persoane în beneficiul autorității nu a avut loc nici un eveniment rutier care să aibă ca efect pagube materiale sau victime.

Mai mult decât atât, toți conducătorii auto angajați dețin atestate profesionale valabile și instruirii periodice referitoare la conduita de conducere preventivă, în acord cu cerințele legislației rutiere referitoare la transportul public de persoane.

Toate aceste elemente, precum și înscrisurile referitoare la întrunirea periodică a conducătorilor auto au fost prezentate comisiei care a efectuat auditul tehnic.

Contestatorul precizează că, din cele 80 de autovehicule de transport persoane verificate, s-a constatat existența unor echipamente PSI incomplete sau expirate numai în câteva cazuri (4-5 cazuri).

În „fișele de evaluare” întocmite de comisia de efectuare a auditului tehnic s-a bifat existența acestora și s-a acordat un termen pentru remedierea / înlocuirea acestor echipamente.

În conformitate cu „fișele de evaluare” întocmite cu ocazia efectuării auditului tehnic, se poate observa că trei din cele patru societăți membre ale asociației dispun de un concept și un sistem de control în trafic al autovehiculelor din flota prezentată în cadrul ofertei comune.

Conform certificatului constatator emis de autoritățile competente, ... are ca activitate principală autorizată (cod CAEN și nu CUI) „Transporturi rutiere de mărfuri” dar în statutul societății este înscris și obiectul de activitate secundar 4931 „Transporturi urbane și suburbane de călători” și codul 4939 „Alte transporturi rutiere de călători”.

Activitatea de transport de călători care constituie obiectul licitației organizate de ... se înscrie în mod corect în codul CAEN 4939, astfel că susținerea autorității contractante este nefondată. În acest sens, contestatorul anexează certificatul constatator emis de O.N.R.C. și Licența pentru transportul rutier public de persoane deținute de asociatul

Din documentele prezentate în etapa calificării, ca și ulterior, în etapa efectuării auditului tehnic, se poate constata că SC SRL dispune de un sistem electronic de monitorizare și management al flotei.

Asfel, contestatorul susține că a prezentat autorității contractante contracte de leasing pentru autovehiculele deținute de în care se precizează clar că toate autovehiculele sunt dotate cu sistem electronic de monitorizare și management al flotei prin GPS.

Contestatorul susține că cerința beneficiarului de a utiliza numai autovehicule pentru transportul public de persoane cu o vechime mai mică de 4 ani, a fost permanent respectată, de unde și concluzia calității deosebite a serviciilor și capacității tehnice a societăților asociate.

În opinia contestatorului, refuzul nejustificat al autorității contractante de a-i prezenta unuia dintre ofertanți documentele depuse de un alt ofertant participant la licitație încalcă dispozițiile cuprinse în art. 2 lit. b) și c) din OUG nr. 34/2006.

Au fost încălcate prevederile art. 33 din HG 925/2006, dar și art. 215 din OUG 34 /2006 care prevăd că dosarul achiziției publice are caracter de document public iar accesul persoanelor la aceste informații se realizează cu respectarea termenelor și procedurilor prevăzute de reglementările legale privind liberul acces la informațiile de interes public și nu poate fi restricționat decât în măsura în care aceste informații sunt clasificate sau protejate de un drept de proprietate intelectuală potrivit legii.

Refuzul autorității contractante de a-i prezenta documentele depuse de ceilalți ofertanți reprezintă un abuz și trebuie sancționat cu anularea procedurii.

Prin adresa nr. 14-114/13.05.2014, înregistrată la CNSC cu nr. 15182/14.05.2014, autoritatea contractantă transmite note scrise, solicitând respingerea contestației depusă de ... ca neîntemeiată deoarece sunt neîntemeiate și nedovedite criticile privind lipsa tratamentul egal în evaluarea făcută, și:

1. Societate de transport, la pct. 5 s-a evaluat CUI - transport persoane.

- Conform fișei de evaluare și matricei tehnice, operatorul trebuia să aibă definit ca și obiect principal de activitate - transportul de persoane. Datorită faptului că ... a prezentat la momentul auditului, CUI - transport mărfuri, a fost punctat conform matricei de evaluare;

2. Conform raportului de evaluare pentru Lotul 2, unul dintre membrii Asociației- ofertant declarat câștigător al licitației, și anume „*nu îndeplinește condițiile acceptabile în conformitate cu Caietul de sarcini*”.

Neîndeplinirea condițiilor în conformitate cu caietul de sarcini a fost constatată pentru autovehiculele care la momentul auditului erau utilizate în contractul actual de transport, acest lucru fiind notat corespunzător la punctul B - Flotă autovehicule al matricei tehnice de evaluare;

3. Flotă autovehicule - conform lotului ofertat

- În cadrul acestui punct s-a notat conformitatea autovehiculelor auditate, indiferent de numărul de autovehicule prezentate;

4. Punctul 3 - marca auto este impusă

- În cadrul caietului de sarcini s-au solicitat autovehicule produse de constructori consacrați pe aceasta nișă și a fost dat ca exemplu o marcă de autovehicul, fără a se impune acest lucru;

5. Punctul 4 - tipul de autovehicul

- Punctul 4, din cadrul secțiunii B al matricei tehnice se referă la tipurile de autovehicule prezentate de asociație la momentul auditului tehnic și au fost punctate în conformitate cu cele constatate;

6. Fișe evaluare - tip (conform fișelor tehnice de control)

- Membrii asociației au fost punctați conform autovehiculelor prezentate la momentul auditului și conform matricei tehnice, care conține următoarele punctaje:

> 1 punct - tipurile de autovehicule prezentate sunt între 50 - 60% conforme cu caietul de sarcini;

> 5 puncte - tipurile de autovehicule prezentate sunt între 60 - 70% conforme cu caietul de sarcini;

> 10 puncte - tipurile de autovehicule prezentate sunt între 70 - 85% conforme cu caietul de sarcini;

> 15 puncte - tipurile de autovehicule prezentate sunt între >85% conforme cu caietul de sarcini;

7. Punctul 9 - Stare autovehicul și documentele obligatorii prezente la bord

- Membrii asociației au fost punctați conform autovehiculelor prezentate la momentul auditului, care au fost conforme într-un procent de max. 74%, ceea ce a fost punctat cu 1 pct. conform matricei tehnice;

8. Secțiunea 8 - conducători autovehicule - cursuri defensive

- În caietul de sarcini este stipulat: «*Conducătorii auto trebuie să fie angajați ai Furnizorului, să fi efectuat cursuri de conducere defensivă*». Cursurile de conducere defensivă erau cerință a caietului de sarcini și reprezentau un plus în punctajul final, în cazul în care erau deja efectuate. Asociația a justificat că nu a efectuat astfel de cursuri deoarece nu erau considerate necesare și utile, deși standardele autorității contractante solicitau această abordare din punct de vedere al conducătorilor auto.

9. Punctul 3 - Secțiunea D

- Membrii asociației au fost evaluați ca fiind „*parțial compliance*”, punctajul aferent acestei norme fiind de 3 puncte, conform documentelor prezentate la momentul auditului;

10. Operare autovehicul în afara legii

- operarea unui autovehicul în afara legii a fost constatată la momentul auditului, în timp ce autoritatea avea în derulare un contract valabil de transport în care era utilizat acest mijloc de transport. Conform contractului acesta trebuia înlocuit automat

pentru îndeplinirea normelor de siguranța și confort și în niciun caz pentru a nu fi depunctat;

11. Lipsa documentelor de clasificare ale autovehiculelor

- Prezența documentelor de clasificare în original, reprezintă o cerința legală, iar la momentul auditării, acestea lipseau cu desăvârșire la anumite autovehicule. Conform OG 27/2011. Acestea nu au fost prezentate în original, ci doar copie, ceea ce nu atestă conformitatea cu originalul.

12. Existența unor centuri de siguranță montate incorect

- Remedierea centurilor de siguranță, a fost efectuată cu întârziere, după constatarea problemei de către echipa de audit, a acestei nereguli. Autoritatea contractantă precizează că acele autovehicule erau utilizate pentru transportul angajațilorși intrau sub incidența actualului contract, dar au fost prezentate și ca resurse pentru potențiala viitoare colaborare. Asociația a fost instruită la nivel central cât și local, periodic asupra aspectelor de siguranță în transportul de persoane, solicitate de, sub incidența actualului contract, care nu diferă față de cerințele viitorului contract.

13. Deficiențele sistemelor de siguranța activă și pasivă

- anumite autovehicule ce au fost auditate, prezentau în bord martori luminoși ce indicau defecțiuni ale sistemelor de siguranța. Deasemenea nu s-a putut documenta în niciun fel, la momentul auditului tehnic și nici ulterior, că sistemele de siguranța active și pasive sunt funcționale și nu reprezintă un pericol pentru siguranța angajațilortransportați. Deasemenea, în fișele de audit este prezentat ca nefuncțional sistemul de ABS.

14. Existența anvelope uzate

- La momentul auditării autovehiculelor, atât conform normelor legale specifice transportului de persoane, cât și celor interne HSSE, cu care asociația era instruită și la curent, s-a constatat utilizarea unor anvelope, uzate și neconforme cu anotimpul de iarnă. Autoritatea contractantă precizează că, la momentul auditului (Februarie-Martie 2013) zăpada era prezentă, pe traseele unde asociația, desfășura curse cu angajații, sub prezentul contract.

15. Utilizarea detectoarelor radar și a stațiilor de emisie recepție

- Normele HSSE, comunicate tuturor contractorilor reglementează clar faptul că este interzisă utilizarea stațiilor de emisie recepție și a detectoarelor de radar, atât sub prezentul, cât și pentru potențialul viitor contract. Aceste norme erau

binecunoscute și postate în autovehicule sub forma unor stickere, de către asociația

16. Lipsa cursurilor de conducere defensivă

- Cursurile de conducere defensivă erau cerință a caietului de sarcini și reprezentau un plus în punctajul final, în cazul în care erau deja efectuate. Asociațiaa justificat că nu a efectuat astfel de cursuri deoarece nu erau considerate necesare și utile, deși standardelesolicita această abordare din punct de vedere al conducătorilor auto.

17. Existența kit-uri PSI

- îndeplinirea cerințelor legale vis-a-vis de managementul S.U. sub orice tip de contract existent sau viitor, nu este o abatere minoră. În opinia autorității contractante, mai ales sub incidența unei activități de transport persoane regulate.

Astfel cum reiese din documentele depuse în susținerea prezentului punct de vedere, toți ofertanții au beneficiat de condiții egale sub aspectul modalității în care s-a făcut evaluarea.

Evaluarea ofertelor s-a făcut cu riguroasă respectare a documentației de atribuire, aspect care rezultă cu claritate din Raportul de evaluare.

Autoritatea contractantă menționează că, pentru fiecare mijloc de transport prezentat, a fost întocmită o fișă de evaluare, în acord cu criteriile prestabilite în caietul de sarcini, iar în urma verificării s-au colectat și dovezi foto în prezența reprezentanților desemnați ai asociației.

Prin adresa nr. 14-115/14.05.2014, înregistrată la CNSC cu nr. 15205/14.05.2014, autoritatea contractantă precizează că are calitate de autoritate contractantă doar în temeiul art. 8 lit. e) din OUG nr. 34/2006 și acționează în consecința atribuind cu respectarea prevederilor legislației achizițiilor publice doar pentru acele contracte care sunt destinate desfășurării activității sale relevante, respectiv prospectarea sau extracția de petrol brut și gaze naturale.

Având în vedere diversitatea activităților sale precum și în baza prevederilor legale care permit autorităților contractante, altele decât cele care intră sub incidența art. 8 lit. a) - c) din OUG nr. 34/2006, să atribuie pe baza procedurilor stabilite de legislația achizițiilor publice numai acele contracte care sunt destinate efectuării activității lor relevante,organizează proceduri de achiziție publică pentru atribuirea acelor contracte ale Diviziei de Explorare & Producție care servesc direct sau indirect derulării activității sale relevante. Contractele care au ca beneficiari celelalte

divizii sau Funcțiile Corporatiste sunt atribuite pe baza procedurilor sale interne.

Contractul ce face obiectul procedurii contestate și care are ca obiect prestarea serviciilor de transport persoane nu este destinat realizării activității relevante prevăzută de art. 241 lit. a) din OUG nr. 34/2006, respectiv prospectarea sau extracția de petrol brut, gaze naturale, cărbuni sau alți combustibili solizi. Activitatea relevantă ase poate derula și în lipsa transportului asigurat de către companie salariaților navetiști, de acasă la locul de munca și retur. Acest transport este un beneficiu pe careînțelege, la propria sa alegere, să îl acorde salariaților săi și pe care majoritatea companiilor din România nu îl acordă salariaților lor, salariați care trebuie să își asigure singuri transportul la și de la locul lor de muncă. Autoritatea contractantă menționează că acest contract a fost atribuit pentru transportul tuturor salariațilorși nu numai a salariaților Diviziei de Explorare & Producție, care prestează activitatea relevantă. Acesta este și motivul pentru care beneficiarul intern al contractului este Departamentul CREM, fiind finanțat din bugetul acestuia și nu din bugetul Diviziei de Explorare și Producție.

Având în vedere toate cele menționate mai sus, autoritatea contractantă precizează că își menține opinia anterioară, conform căreia contractul ce face obiectul procedurii contestate nu este destinat, nici direct nici indirect, derulării activității relevante a, motiv pentru care nu intră sub incidența legislației achizițiilor publice.

În privința obiectului achiziției (servicii de transport personal), CNSC a constatat că aceasta „se înscrie în tipul de servicii pentru a căror achiziționare autoritățile contractante nu ar fi obligate decât la întocmirea unui caiet de sarcini și la publicarea unui anunț de atribuire, dar cu respectarea principiilor din domeniu, așa cum prevăd dispozițiile art. 16 alin. (1) din OUG nr. 34/2006”.

Totodată, în cadrul adresei înregistrate la CNSC cu nr. 13856/06.05.2014, în conformitate cu art. 274 alin. (4) din OUG nr. 34/2006, contestatorul ..., solicită accesul la dosarul cauzei, în vederea studierii documentelor depuse de autoritatea contractantă la Consiliu, sens în care, prin adresa nr. 9181/ Consiliul a informat contestatorul cu privire la faptul că termenul limită de acces la documente și depunere concluzii scrise este de două zile de la data primirii adresei.

Contestatorul s-a prezentat în vederea studierii în data de 20.05.2014.

Prin adresa înregistrată la CNSC cu nr. transmite CONCLUZII SCRISE în care precizează că, față de notele scrise depuse de autoritatea contractantă în data de 30.04.2014 și respectiv 05.05.2014SA solicită respingerea contestației ca nefondată în temeiul art. 278 din OUG nr. 34/2006, recunoscând că procedura trebuia organizată sub incidența OUG nr. 34/2006 având în vedere (și recunoscând) și decizia nr. ... pronunțată de CNSC, decizie prin careSA este definită ca autoritate contractantă obligată să se conformeze legislației în vigoare de pe teritoriul Statului Român.

În adresa emisă la data de 14.05.2014 și 16.05.2014, autoritatea contractantă revine, spunând că aceasta nu mai intră sub incidența OUG nr. 34/2006 ci intră sub incidența „regulilor proprii interne”. Față de această precizare, contestatorul consideră căSA trebuie să își stabilească clar dacă respectă prevederile legale sau nu, dacă respectă dispozițiile OUG nr. 34/2006 sau nu.

Față de afirmația autorității contractante că, *„contractul ce face obiectul procedurii contestate nu este destinat activității relevante prevăzută de art. 241 lit a din OUG nr. 34/2006 și că acest contract a fost atribuit pentru transportul tuturor salariațilorși nu numai a salariaților Diviziei de Explorare & Producție, care prestează activitatea relevantă”*, contestatorul susține că bugetul este alcăruia i s-a încredințat o activitate de către statul român, iar Departamentul CREM nu este o persoană juridică cu buget propriu.

Contestatorul precizează că transportă salariați care lucrează în cadrul Diviziei de Explorare & Producție la și de la locul de muncă, iar aceasta Divizie prestează activitate relevantă.

Contestatorul susține că toate notele scrise se referă la evaluarea tehnică, afișând doar tabelul tehnic și nepunând la dispoziția CNSC-ului fișele de evaluare a firmelor câștigătoare cât și fișele de evaluare a autovehiculelor prezentate de aceștia.

În continuare, contestatorul reiterează aceleași precizări ca în contestația inițială, arătând că ... a transmis în jurul datei de 8 iunie, către operatorii economici, membri ai Asociației ... o invitație de a participa cu oferte la licitația organizată pentru atribuirea unui contract de servicii de transport personal (naveta), licitație organizată în mai multe etape: etapa de precalificare, etapa de calificare și etapa finală, urmând ca atribuirea contractului să se realizeze pe loturi (zone geografice).

Prin comunicarea tardivă a rezultatului procedurii de atribuire, în data de 06.12.2013, s-a transmis că oferta Asociației a fost

declarată necâștigătoare, fără precizări privind factorii de evaluare a ofertelor cu ponderile relative ale acestora, algoritmul de calcul sau metodologia concretă de punctare a avantajelor care rezultă din oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic, încălcându-se astfel art. 207, alin. 2, lit.c din OUG nr. 34/2006.

Documentația de atribuire a contractului a fost elaborată de către autoritatea contractantă în conformitate cu art. 8, lit.b și lit. e din OUG nr. 34 /2006, precum și art. 241, alin 1, pgf. A. Acest fapt rezultă, în opinia contestatorului, și din refuzul autorității contractante de a clarifica corect aspectele constatate în Question 34 din solicitările de clarificări, răspunsul transmis în data de 05.11.2012 referitor la aceasta întrebare fiind foarte evaziv și menținând ambiguitatea caietului de sarcini prin nerespectarea art. 78, alin. (2) din OUG nr. 34/2006. Autoritatea contractantă nu a respectat prevederile legale privind publicarea anunțului de participare și transmitere către Autoritatea Națională pentru Reglementarea și Monitorizarea Achizițiilor Publice pentru verificare și aprobare a anunțului / invitației de participare încălcând prevederile art. 47, alin (1) și art. 48, 49-55 din OUG nr. 34/2006.

Contestatorul arată că autoritatea contractantă nu a respectat prevederile art. 215 alin. (1) din OUG nr. 34/2006. Conținutul documentației de atribuire elaborate de către autoritatea contractantă nu conține Fișa de date atașată Caietului de sarcini conform art. 3, lit f), j) și k).

La elaborarea documentației de atribuire, autoritatea contractantă nu respectă legislația privind informarea tuturor ofertanților asupra modalității criteriilor de evaluare a ofertelor încălcând prevederile art. 199 alin. (1) – (5) din OUG nr. 34/2006, aceste informații nefiind cuprinse în caietul de sarcini.

Contestatorul reiterează că acceptarea de către autoritatea contractantă a două candidaturi din partea unui singur ofertant o candidatură individuală și o candidatură în asociere încalcă prevederile legale conform art. 46 alin. (1) din OUG nr. 34/2006.

Autoritatea contractantă, susține contestatorul, la evaluarea ofertelor și prin aplicarea punctajului de departajare, evaluează în mod abuziv și eronat favorizând ofertantul Asociația SC SRL; astfel, pe Lotul 3, SC, unul dintre membrii Asociației, este punctat de către autoritatea contractantă cu 0 puncte conform raportului de evaluare tehnică întocmit de către aceasta și semnat de membrii comisiei de verificare în care se stipulează „*numai firmele și /// au capacitatea de a îndeplini cerințele tehnice și de siguranță*” dar, în tabelul de evaluare tehnică completat cu

punctajul de departajare al ofertelor același ofertant, este admis conform și punctat, iar acest punctaj este luat în considerare.

Contestatorul arată că autoritatea contractantă a încălcat și dispozițiile art. 200 din OUG nr. 34/2006.

9. Referitor la tabelul cu evaluarea ofertei tehnice, transmis către Asociația ... și care conține punctajul de departajare aplicat de către autoritatea contractantă la ofertele depuse, contestatorul comunică că acest document, adus la cunoștința ofertanților în mod forțat - numai în urma utilizării căilor de atac și într-un timp exagerat de lung de la data deschiderii ofertelor, este întocmit în mod incorect, abuziv și nelegal, la fel ca întreaga documentație de atribuire emisă, deoarece, la Secțiunea A Societate de transport, pct. 5 s-a evaluat CUI - transport persoane, Asociatului ... ofertant în cadrul Asociației ..., atribuindu-se într-un mod total eronat 0 puncte pentru codul CAEN 4941 și care prevede ca activitate principală transportul rutier de mărfuri și nu transport persoane așa cum a solicitat în mod abuziv și nelegal autoritatea contractantă încălcându-se astfel legislația în vigoare OUG nr. 34/2006, respectiv prevederile art. 177, alin. 2 și alin (1).

Conform raportului de evaluare pentru Lotul 2, unul dintre membrii Asociației SC - ofertant declarat câștigător al licitației, și anume SC, *nu îndeplinește condițiile acceptabile în conformitate cu Caietul de sarcini*".

În concluzie, Asociația SC trebuia evaluată cu 0 puncte și nu punctată, așa cum s-a procedat.

Prin verificarea documentelor depuse de către ofertanți în cadrul licitației, de către autoritatea contractantă, s-au întocmit rapoarte de verificare. Prin raportul de verificare și fișele de verificare transport persoane din data de 05.03.2013, întocmit pentru ofertantul Asociația ..., la operatorul economic ...-membru în Asociație, s-a constatat că acesta s-a conformat 100% cu cerințele caietului de sarcini. În tabelul de evaluare tehnică, acesta este punctat în mod nejustificat și abuziv cu 2 puncte și nu cu 5 puncte așa cum ar fi fost corect și legal și în conformitate cu documentele de evaluare și verificare.

La secțiune B. Flota autovehicule - conform lotului ofertat, la pct. 1, pgf. 1 - Numeric de autovehicule de aceeași capacitate, susține contestatorul, conform Fișelor de verificare transport persoane a ofertantului Asociația ..., toți membrii operatori ai Asociației au deținut la momentul evaluării ofertelor un parc de rezervă mai mare decât cel solicitat, deci un număr mai mare de 2 autovehicule de rezervă. Punctajul acordat a fost stabilit în mod

total eronat la 1 punct în loc 3 puncte așa cum ar fi fost corect. Ofertantul Asociația ... a fost depunctat prin tabelul tehnic de evaluare în mod abuziv cu 2 puncte.

La punctul 3 din cadrul aceleiași secțiuni, marca auto este impusă tot în mod abuziv contrar OUG nr. 34/2006, art. 38 alin. (1).

La punctul 4 din cadrul secțiunii B, care prevede Tipul autovehiculului și dotările aferente, evaluarea și punctajul nu sunt realizate în mod transparent, în opinia contestatorului, bifarea opțiunii DA și opțiunii NU în același timp și pentru același document verificat fiind subiectivă, neclară și abuzivă, la latitudinea membrilor comisiei de evaluare ai autorității contractante, contrar legislației în vigoare.

Din fișele de verificare transport persoane semnate de comisia de audit, operatorii economici, membrii ai Asociației ... au obținut un procentaj pentru punctul 5. Tip (conform fișelor tehnice de control) din cadrul secțiunii B, de :

- ... - 77 % (societatea a fost punctată în mod total eronat cu 3 puncte și nu cu 5 puncte așa cum se impunea);

- ... - 68% (societatea a fost punctată în mod total eronat cu 3 puncte și nu cu 5 puncte așa cum se impunea);

- ... - 77% (societatea a fost punctată în mod total eronat cu 3 puncte și nu cu 5 puncte așa cum se impunea);

- ...- 59% (punctat cu 1 punct).

- Ofertantul Asociația ... a fost depunctat prin Tabelul tehnic de evaluare în mod abuziv cu 3 puncte.

- La punctul 9 din cadrul Secțiunii B al tabelului tehnic de evaluare privitor la „*Stare autovehicul și documente obligatorii prezente la bord*”, în conformitate cu Fișele de verificare transport persoane a rezultat un procentaj de: ...- 50 % (trebuia punctat cu 1 punct), ... - 75% (trebuia punctat cu 3 puncte), ... - 50 % (trebuia punctat cu 1 punct).

- ... - 75% (trebuia punctat cu 3 punct). Ofertantul Asociația ... a fost depunctat prin Tabelul tehnic de evaluare în mod abuziv cu 1,25 puncte. La Secțiunea C-Conducător auto, la punctul 8-Cursuri defensive, prin Caietul de sarcini transmis de către autoritatea contractantă, aceste cursuri nu erau obligatorii la momentul licitației, solicitându-se în schimb o declarație prin care ofertanții se angajau să se conformeze pe parcursul derulării contractului cu această cerință, deci punctarea acestui aspect fără o informare prealabilă prin Caietul de sarcini este abuzivă și nelegală.

La secțiunea D - Norme HSSE, susține contestatorul, există o totală neconformitate între Fișele de verificare transport persoane și Tabelul cu evaluarea tehnică și punctajul acordat ofertanților.

Operatorul ..., membru al Asociației ... este punctat pentru punctul 1, secțiunea D, în mod incorect cu 0 puncte și nu cu 3 puncte.

Prin aceleași Fișe de verificare transport persoane se verifică punctul 3 din Secțiunea D a Tabelului cu evaluarea tehnică și se stabilește conformitatea ofertantului ... cu Caietul de sarcini. Operatorii de transport, membri ai Asociației trebuiau punctați în mod corect astfel:

...- 6 puncte

... - 6 puncte

...-6 puncte

...- 6 puncte .

În concluzie, afirmă contestatorul, numai din analiza Tabelului tehnic de evaluare și punctaj , ținând cont de Fișele de verificare și de Raportul de evaluare transport persoane pentru fiecare societate membră a Asociației ..., rezultă că Asociația ... care cuprinde următorii operatori economici: ..., ..., ... și ... a fost depunctată în mod abuziv și nelegal cu 13.5 puncte, iar Asociația SC, declarată câștigătoare a fost favorizată și punctată în mod eronat cu 3 puncte în plus (Secțiunea A-punctul 9). Contestatorul consideră că punctarea acestui ofertant nu s-a făcut în condiții de transparență deoarece autoritatea contractantă nu a comunicat Fișele de verificare transport persoane, din care să rezulte un punctaj mai bun decât oricare alt ofertant la licitație.

De asemenea, referitor la aspectele critice enunțate de către ..., contestatorul reiterează același punct de vedere ca și în contestația inițială.

Totodată, în cadrul contestației înregistrate la CNSC cu nr. ... în conformitate cu art. 274 alin. (4) din OUG nr. 34/2006, contestatorulSRL, solicită accesul la dosarul cauzei, în vederea studierii documentelor depuse de autoritatea contractantă la Consiliu, sens în care, prin adresa nr. 9180/ Consiliul a informat contestatorul cu privire la faptul că termenul limită de acces la documente și depunere concluzii scrise este de două zile de la data primirii adresei.

Contestatorul s-a prezentat în vederea studierii în data de 23.05.2014.

Prin adresa înregistrată la CNSC cu nr. 16988/27.05.2014, ... transmite o completare la notele de concluzie, în care precizează

că, analizând actele de la dosarul achiziției, a constatat că primul aspect sesizat este acela că oferta făcută de către adjudecatar este „*dubioasă*” în sensul că există inadvertențe între prețul per kilometru și prețul per cursă indicat de către adjudecatar deoarece, în fișa „*financial MATRIX*” ofertatulSRL pentru Lotul 3, înscrie un preț per kilometru de 2,00 (doi) Euro, iar pentru întreaga cursă oferă un pret de 30 (treizeci) Euro, în timp ce contestatorul a ofertat un preț de 1,00 (unu) Euro per kilometru și un preț per cursă de 36 (treizecisisase) Euro.

Ținând cont că matricea se referă la distanțe între 0-50 km, rezultă faptul că o cursă la prețul de 2,00 Euro/km pe o distanță de 50 km costă 100 Euro, iar în ofertaSRL și 50 Euro, disproporția este evidentă, în opinia contestatorului.

Contestatorul consideră că, ofertantul câștigător a ofertat o sumă care nu are nici o legătură cu realitatea deoarece, în contractul de transport ce se va încheia urmare a procedurii de achiziție, prețul prestațiilor de transport se va înscrie în condițiile „*per kilometru*”, oferta câștigătorului fiind și sub acest aspect mult mai mare decât a contestatorului.

În mod evident, arată contestatorul, selectarea ofertanților se poate face numai după un criteriu concret și efectiv, adică prețul per kilometru, și nu după unul estimativ, respectiv prețul per cursă într-o limită la fel de aleatorie, respectiv distanța de 0-50 km, desemnarea câștigătorului după acest din urmă criteriu fiind vădit nelegală și contrară criteriilor și scopului legii.

De asemenea, susține contestatorul, din actele de la dosar rezultă faptul că câștigătorul desemnat, în afară de prețul dublu ofertat, nu a făcut nici o dovadă a dotării cu mijloace de transport adecvate, aceasta având mijloace de transport mai vechi de 5 ani. Contestatorul susține că, într-un asemenea contract de transport persoane, primează siguranța transportului și a persoanelor transportate, aceasta putând fi dovedită cu capacitatea tehnică respectiv asigurarea transportului cu mijloace de transport aflate în condiții tehnice cât mai bune.

În mod evident, în opinia contestatorului, mult mai multă siguranță prezintă un mijloc de transport nou, aflat în garanție, fabricat de un producător de elită și consacrat, care certifică calitatea fabricației și a mijloacelor de siguranță de ultimă generație, în comparație cu un mijloc de transport ce are o vechime de peste cinci ani și implicit un rulaj și o uzură ce duc la devalorizarea acestuia atât moral cât și fizic.

Un ultim aspect sesizat, arată contestatorul, este acela că nici la acest moment autoritatea contractantă nu depune la dosar dovada modului în care, în comisiile interne, a selectat în mod clar, precis și transparent ofertantul declarat câștigător, deși în punctul său de vedere încearcă să facă referiri de apărare.

Analizând actele existente la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarele:

..., în calitate de autoritate contractantă, a inițiat procedura publică, în vederea atribuirii unui contract de achiziție publică, pe loturi, având ca obiect: *„Transportul salariațilorde la domiciliu la locul de muncă și retur, curse în interiorul punctelor de lucru cât și ocazionale”*, elaborând în acest sens documentația de atribuire aferentă.

Anterior contestației care face obiectul prezentului dosar, a fost depusă la CNSC contestația FN (fără număr de înregistrare la CNSC), înregistrată la CNSC sub nr. ... înaintată ..., formulată împotriva rezultatului procedurii aferent loturilor 1, 2 și 3, cuprins în Notificarea FN din 06.12.2013, emis de

Potrivit prevederilor art. 280 alin. (3) din OUG nr. 34/2006, *„decizia Consiliului este obligatorie pentru părți, contractul de achiziție publică încheiat cu nerespectarea deciziei Consiliului fiind lovit de nulitate absolută”*.

Prin Decizia nr. ... din data ... Consiliul a respins excepția lipsei competenței materiale a Consiliului în soluționarea cauzei, a respins contestația, ca tardivă, în partea ce privește anularea rezultatului procedurii față de lotul III, a admis capătul de cerere privind anularea adresei de comunicare a rezultatului din 06.12.2013 și a obligat autoritatea contractantă la comunicarea către contestatoare a rezultatului procedurii, pentru loturile I și II, în maxim 10 zile de la primirea deciziei, conform celor reținute în motivare.

Decizia de mai sus a fost atacată cu plângere la Curtea de Apel ... pe rolul căreia a fost constituit dosarul nr. 636/2/2014; prin Decizia Civilă nr. 2694, pronunțată în ședința publică de la 03.04.2014, Curtea de Apel ... a respins plângerile, ca nefondate.

Față de cele de mai sus, Consiliul apreciază că, prin menținerea sa de către Curtea de Apel, Decizia CNSC nr. ... din data ... a dobândit, pe lângă atributul *„obligatorie pentru părți”* și pe cele de *„definitivă și irevocabilă”*.

Prin adresa nr. GCM-14-99/15.04.2014, autoritatea contractantă, urmare a punerii în aplicare a Deciziei CNSC nr. ... din

data ... a transmis ... adresa de comunicare a rezultatului procedurii de atribuire; ulterior luării la cunoștință a conținutului documentului anterior, ... a formulat contestația dedusă soluționării, susținând că *„organizarea și procedura de atribuire a licitației de către ... încalcă prevederile legislației în vigoare”*.

Totodată, Consiliul va reține că, prin adresa din data 06.12.2013, autoritatea contractantă a transmis ... documentul *„notification of tender result”*, în antetul căruia a consemnat *„Tender Reference: TEN-BSE-12-128 CM-REJ Rejection Letter”*.

Ulterior, prin adresa nr. GCM-14-101/17.04.2014, autoritatea contractantă a transmis ... că *„astfel cum reiese din adresa emisă la data de 06.12.2013, comunicată către ... în data de 09.12.2013, în cadrul procedurii organizate în vederea atribuirii contractului de servicii având ca obiect „Transportul salariațilorde la domiciliu la locul de muncă și retur, curse în interiorul punctelor de lucru cât și ocazionale”, Lotul 3, oferta dumneavoastră a fost punctată inferior comparativ cu oferta desemnată câștigătoare”*.

Ulterior luării la cunoștință a conținutului documentului anterior, ofertantul în cauză a formulat contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. ... susținând că *„în data de 06.12.2013 ne-a fost comunicată o adresă în limba engleză prin care ne era comunicat faptul că oferta societății noastre nu a fost încununată de succes, fără a ne oferi alte date sau informații”*.

Referitor la acest aspect, întrucât, în cuprinsul punctului de vedere nr. GCM-14-109/30.04.2014, înregistrat la CNSC sub nr. 13545/30.04.2014, autoritatea contractantă invocă excepția tardivității contestației formulată de ... și, având în vedere prevederile art. 278 alin. (1) din OUG nr. 34/2006, potrivit cărora *„Consiliul se pronunță mai întâi asupra excepțiilor de procedură și de fond, iar când se constată că acestea sunt întemeiate, nu se mai procedează la analiza pe fond a cauzei”*, Consiliul va reține următoarele:

- prin adresa din data 06.12.2013, autoritatea contractantă a transmis ... documentul *„notification of tender result”*, în antetul căruia a consemnat *„Tender Reference: TEN-BSE-12-128 CM-REJ Rejection Letter”*, ofertantul în cauză înțelegând, din cuprinsul documentului în cauză, astfel cum consemnează în cuprinsul contestației înregistrată la CNSC sub nr. ... că *„oferta societății noastre nu a fost încununată de succes”*;

- potrivit prevederilor art. 256² alin. (1) din OUG nr. 34/2006, *„(1) Persoana vătămată poate sesiza Consiliul Național de*

Soluționare a Contestațiilor în vederea anulării actului și/sau recunoașterii dreptului pretins ori a interesului legitim, în termen de:

a) 10 zile începând cu ziua următoare luării la cunoștință, în condițiile prezentei ordonanțe de urgență, despre un act al autorității contractante considerat nelegal, în cazul în care valoarea contractului care urmează să fie atribuit, estimată conform prevederilor art. 23 și ale cap. II secțiunea a 2-a, este egală sau mai mare decât pragurile valorice prevăzute la art. 55 alin. (2);

b) 5 zile începând cu ziua următoare luării la cunoștință, în condițiile prezentei ordonanțe de urgență, despre un act al autorității contractante considerat nelegal, în cazul în care valoarea contractului care urmează să fie atribuit, estimată conform prevederilor art. 23 și ale cap. II secțiunea a 2-a, este mai mică decât pragurile valorice prevăzute la art. 55 alin. (2)”;

- prin contestația înregistrată la CNSC la data critică modalitatea în care i-a fost comunicat rezultatul procedurii de atribuire emis în data de 06.12.2013, adică anterior cu 4 luni și jumătate, contestatorul înțelegând întrutotul, din cuprinsul adresei emisă în data de 06.12.2013 de autoritatea contractantă, că oferta sa a fost respinsă.

Ținând cont de dispozițiile art. 256² din OUG nr. 34/2006 și de cele ale art. 3 lit. z) din același act normativ, rezultă așadar, ca data de 09.12.2013, data la care i-a fost transmisă adresa de comunicare a rezultatului procedurii de atribuire, reprezintă data la care se va raporta termenul legal de 10 zile de depunere a contestației împotriva adresei de comunicare a rezultatului procedurii de atribuire, termen care este depășit la data depunerii contestației împotriva documentației de atribuire, respectiv la data de ...

Prin urmare, data de la care curge termenul de decădere, în baza art. 185 alin. (1) Cod procedură civilă, pentru reclamarea la Consiliu a conținutului adresei de comunicare a rezultatului procedurii de atribuire este 09.12.2013, iar calculând termenul pentru contestare conform dispozițiilor procedurale aplicabile se constată că acesta era depășit la data de ... a depunerii contestației la Consiliu. În atari condiții, este evidentă tardivitatea contestării informațiilor cuprinse în adresa de comunicare a rezultatului procedurii de atribuire.

Purtarea corespondenței cu autoritatea contractantă „petiția” trimisă prin email în data de 10.04.2014, prin care ... își exprimă nemulțumirea cu privire la modalitatea de atribuire a contractului

pentru lotul 3; autoritatea contractantă formulând un răspuns, prin adresa nr. GCM-14-101/17.04.2014, nu are ca efect prelungirea perioadei legale de formulare a contestației împotriva lor sau decalarea datei de la care începe să curgă aceasta.

Analizând conținutul „petiției” trimisă prin email în data de 10.04.2014, Consiliul urmează să o califice ca fiind notificare în temeiul prevederilor art. 256¹ din OUG nr. 34/2006, contestatorul înțelegând întrutotul conținutul și semnificația celor transmise prin adresa de comunicare a rezultatului procedurii de atribuire.

Legiuitorul nu dispune în mod expres faptul că o notificare făcută în temeiul prevederilor art. 256¹ din OUG nr. 34/2006 întrerupe termenul de depunere a contestației, potrivit principiului de drept principiul „*ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debemus*”.

Față de aceste aspecte, rezultă faptul că, Consiliul nu poate lua în considerare un alt termen de la care să curgă dreptul contestatorului de a formula contestația, cum ar fi spre exemplu data răspunsului la solicitările de clarificări/la notificarea formulată în temeiul art. 256¹ din ordonanță, deoarece legiuitorul nu dispune în mod expres că solicitările de clarificări/notificările cu privire la documentele elaborate de autoritatea contractantă întrerup și nici nu suspendă termenul de depunere a contestației împotriva acesteia. Astfel solicitarea unor clarificări/formularea unei notificări la care autoritatea contractantă a răspuns nu poate conduce la o repunere în dreptul de a formula contestație.

Analizând răspunsul la notificarea formulată, rezultă că autoritatea contractantă a indicat motivele concrete care au stat la baza declarării necâștigătoare a ofertei contestatorului, decizia în sine privind respingerea ofertei acestuia rămânând neschimbată.

Având în vedere prevederile art. 256² raportat la art. 256¹ din OUG nr. 34/2006, prin cererea de clarificare/petiția/notificarea formulată la o documentație de atribuire nu se poate „*masca*” o repunere în termen pentru formularea unei contestații cu privire la unele cerințele stabilite de către autoritatea contractantă.

Potrivit art. 256¹ din OUG nr. 34/2006, „*înainte de a se adresa instanței competente, persoana vătămată notifică autoritatea contractantă cu privire la pretinsa încălcare a dispozițiilor legale în materia achizițiilor publice și la intenția de a sesiza instanța judecătorească competentă. Dispozițiile art. 205 și 256² rămân aplicabile*” astfel această notificare nu are rolul de a repune în termen operatorul economic care nu au formulat contestația în termen la documentația de atribuire, și nici nu suspendă de drept

procedura astfel cum prevede art. 256¹ alin. (2) din același act normativ.

Altminteri, dacă s-ar admite interpretarea contrară, în sensul că orice notificare duce la prelungirea termenului de atac al actului contestat, s-ar ajunge la eludarea termenului de contestare impus de legiuitor.

Operatorul economic cunoștea aspectele reclamate din adresa de comunicare a rezultatului procedurii de atribuire, încă de la data transmiterii ei – 09.12.2013 - și trebuia să manifeste o minimă diligență și să atace în termenul legal conținutul ei, în discuție, dacă dorea înlăturarea/modificare lor. Altfel, acest termen legal ar ajunge să fie golit de orice fel de efect și, în acest fel, deturnat textul legii, dacă sub acoperirea unei notificări formulate de ea însăși la distanță de 4 luni de la cunoașterea celor comunicate prin adresa de comunicare a rezultatului procedurii de atribuire, operatorul economic ar putea să conteste ulterior conținutul acesteia, invocând curgerea termenului de la răspunsul primit la propria notificare.

Așadar, raportat la normele art. 278 alin. (1) din ordonanță și la cele ale art. 248 alin. (1) C. proc. civ., este incidentă tardivitatea reclamării adresei de comunicare a rezultatului procedurii de atribuire din 06.12.2013.

Față de toate aspectele de fapt și de drept mai sus evocate, Consiliul urmează ca, în temeiul art. 278 alin. (1) și (5) din OUG nr. 34/2006 cu modificările și completările ulterioare, să respingă, ca tardiv introdusă, contestația formulată de ... în contradictoriu cu ..., fără a mai proceda la analiza pe fond a cauzei.

Referitor la contestația formulată de ..., Consiliul va reține că, aplicând cele dispuse prin Decizia CNSC nr. ... din data ... rămasă definitivă și irevocabilă prin menținerea sa de către Curtea de Apel ... autoritatea contractantă a transmis ... adresa nr. GCM-14-99/15.04.2014, în cuprinsul căreia a transmis acestuia punctajul acumulat pentru loturile 1 și 2, concluziile auditării parcului de autovehicule deținute de contestator și punctajul ofertelor desemnate câștigătoare.

Totodată, din motivarea aferentă Deciziei CNSC anterioară, Consiliul va reține că *„În privința obiectului achiziției (servicii de transport personal), Consiliul constată că aceasta se înscrie în tipul de servicii pentru a căror achiziționare autoritățile contractante nu ar fi obligate decât la întocmirea unui caiet de sarcini și la publicarea unui anunț de atribuire, dar cu respectarea principiilor din domeniu, așa cum prevăd dispozițiile art. 16 alin. (1) din OUG nr. 34/2006.*

Astfel, la poziția 2 din Anexa nr. 2B a acestui act normativ se află și serviciile clasificate sub codul CPV 60100000-9 - Servicii de transport rutier, din categoria cărora fac parte și serviciile achiziționate de SCSA.

De asemenea, Consiliul a avut în vedere că valoarea estimată a acestei achiziții depășește pragul valoric de la art. 57 alin. (2) lit. b) din OUG nr. 34/2006 (conform valorilor indicate la răspunsul nr. 35 al adresei de clarificări din 05.11.2013, emisă de autoritatea contractantă).

Drept consecință, achizitorul de față era îndreptățit la organizarea unei competiții după reguli proprii (interne), dar cu respectarea obligațiilor specifice, de la art. 16 din actul normativ arătat, amintite mai sus.

Cu toate acestea, conform tezei finale a aceluiași alin. (1) al art. 16 din ordonanța de urgență, contestațiile ocazionate de derularea unor astfel de proceduri se soluționează conform capitolului IX din OUG nr. 34/2006”.

Corelativ, Consiliul va reține faptul că, în conformitate cu dispozițiile art. 256³ alin. (3) și (5) din OUG nr.34/2006, „în cazul în care, în cadrul aceleiași proceduri de atribuire, autoritatea contractantă achiziționează produse, servicii sau lucrări defalcate pe loturi, prevederile alin. (3) sunt aplicabile numai asupra loturilor pentru care s-a depus contestație”.

Din interpretarea coroborată a normelor juridice anterior enunțate, precum și din conținutul contestației, Consiliul urmează a lua în considerare că ... critică modalitatea de evaluare a ofertelor aferente loturilor 1 și 2, urmând a se pronunța, exclusiv, asupra acestora.

În acest sens, Consiliul va reține că ceea ce critică contestatorul se referă la motivul pentru care au fost declarate necâștigătoare ofertele sale pentru cele două loturi.

Ca un prim aspect, Consiliul va respinge criticile contestatorului aferente documentației de atribuire și conținutului dosarului achiziției publice deoarece, la data formulării contestației, respectiv 22.05.2014, acestea sunt, în mod evident, tardive.

Totodată, Consiliul, reiterând prevederile art. 16 alin. (1) din OUG nr. 34/2006, potrivit cărora „În cazul în care autoritatea contractantă atribuie un contract ce are ca obiect prestarea de servicii din categoria celor incluse în anexa nr. 2B, atunci obligația de a aplica prezenta ordonanță de urgență se impune numai pentru contracte a căror valoare este mai mare sau egală cu cea prevăzută la art. 57 alin. (2) și se limitează la prevederile art. 35-38 și art. 56 și la aplicarea pe tot parcursul procedurii de atribuire a principiilor prevăzute la art. 2 alin. (2). Contestațiile privind procedura de atribuire a contractelor de servicii din categoria celor incluse în

anexa nr. 2B, a căror valoare este egală sau mai mare decât cea prevăzută la art. 57 alin. (2), se soluționează potrivit dispozițiilor cap. IX.”, va respinge criticile contestatorului aferente presupusei nerespectări de către autoritatea contractantă a prevederilor art. 47, art. 48, art. 17, art. 18, art. 46 alin. (1), art. 215, art. 199 alin. (1) – (5) și a art. 200 din OUG nr. 34/2006 deoarece, potrivit normei juridice de mai sus, precum și a celor consemnate în motivarea aferentă Deciziei CNSC nr. ... din data ... rămasă definitivă și irevocabilă prin menținerea sa de către Curtea de Apel ... „autoritățile contractante nu ar fi obligate decât la întocmirea unui caiet de sarcini și la publicarea unui anunț de atribuire, dar cu respectarea principiilor din domeniu, așa cum prevăd dispozițiile art. 16 alin. (1) din OUG nr. 34/2006. (...) contestațiile ocazionate de derularea unor astfel de proceduri se soluționează conform capitolului IX din OUG nr. 34/2006”; prin urmare, autoritatea contractantă nu avea obligația de a aplica normele juridice anterioare.

În ceea ce privește evaluarea ofertei contestatorului, Consiliul va reține că, în anexa contestației sale, ... a transmis rapoartele de evaluare tehnică transport persoane, încheiate la data de 05.03.2013 pentru ... și ... și la 06.03.2013 pentru ... și SC SRL.

Ori, întrucât fiecare din rapoartele în cauză poartă semnătura în dreptul „*reprezentantului firmei*”, Consiliul apreciază că data luării la cunoștință a conținutului rapoartelor în cauză, la care urmează a se raporta în continuare, este cea înscrisă pe prima pagină a fiecărui raport, respectiv 5 și 6 martie 2013; la data formulării contestației, respectiv cu peste un an mai târziu, orice critică aferentă respectivelor rapoarte fiind tardivă.

În acest context, Consiliul, verificând criticile contestatorului, aferente punctajului aferent fiecăruia dintre membrii asocierii sale, constată următoarele:

- criticile aferente punctajului acordat asociatului ... pentru criteriul de evaluare „CUI – transport persoane - activitatea principală de activitate” sunt nefondate deoarece operatorul economic în cauză a obținut 0 puncte pentru criteriul de mai sus, punctaj acordat, în mod corect, pentru domeniul de activitate, altul decât cel de transport persoane, „*specificat în CUI*”; referitor la acest aspect, Consiliul va respinge criticile contestatorului, potrivit cărora operatorul economic în cauză ar fi avut ca domeniu de activitate secundar de transport persoane, deoarece criteriul de evaluare de mai sus se referă, în mod exclusiv, la activitatea principală a companiei, și nu la celelalte activități autorizate;

- criticile aferente punctajului acordat asocierii condusă de SC, potrivit cărora „asociația SC trebuia evaluată cu 0 puncte” pe motiv că „unul din membrii asociației, și anume SCnu îndeplinește condițiile acceptabile în conformitate cu caietul de sarcini” sunt nefondate deoarece în cuprinsul documentului „raport evaluare tehnică transport persoane”, aferent asocierii/..../Viitorul, pentru Lotul 2 (pag. 517), pe lângă argumentul „contra” potrivit căruia „la momentul evaluării asociației, din punct de vedere tehnic, nu îndeplinește condițiile tehnice acceptabile în conformitate cu caietul de sarcini (...) concluzii: considerăm că numai firmele și Viitorul au capacitatea de a îndeplini cerințele tehnice și de siguranță, specificate în caietul de sarcini; **asociația îndeplinește 54% cerințele tehnice și de siguranță specificate în caietul de sarcini**”; cu alte cuvinte, în baza principiului asumării răspunderii, statuat la art. 2 alin. (2) lit. g) din OUG nr. 34/2006, autoritatea contractantă a stabilit că asocierea în cauză **îndeplinește 54% cerințele** tehnice și de siguranță specificate în caietul de sarcini; prin urmare asocierea, în ansamblul său, a fost, în mod corect, punctată conform matricei aferentă lotului 2, și nu descalificată deoarece niciunde în cuprinsul matricei în cauză nu este prevăzută obligativitatea descalificării ofertei în această situație;

- la secțiunea „B Flotă autovehicule – conform lotului ofertat” paragraful „2. Numeric autovehicule de aceeași capacitate”, autoritatea contractantă a prevăzut criteriul de punctaj „1 punct – deține 2 autovehicule de rezervă pentru mai multe capacități”, respectiv „3 puncte – deține mai mult de 2 autovehicule de aceeași capacitate sau mai mare”, ceea ce conduce la o evaluare prin raportare la numărul de autovehicule deținut de ofertanți, ceea ce nu este în concordanță cu susținerile autorității contractante din cuprinsul punctului de vedere nr. GCM-14-110/30.04.2014, potrivit cărora „în cadrul acestui punct, s-a notat conformitatea autovehiculelor auditate, indiferent de numărul de autovehicule prezentate”; față de acest aspect, Consiliul apreciază că, din documententele aflate la dosarul cauzei nu rezultă fără echivoc modalitatea în care a acordat autoritatea contractantă punctajul pentru criteriul de mai sus deoarece, pe de o parte, în cuprinsul matricei de punctare nu este consemnat numărul de autovehicule de rezervă și pe de altă parte, pentru că, prin manifestarea propriei voințe, autoritatea contractantă susține în punctul său de vedere că a acordat punctajul pe baza altui criteriu decât cel consemnat în matrice.

Referitor la acest aspect, Consiliul apreciază că, pentru asigurarea respectării principiilor transparenței și tratamentului egal, autoritatea contractantă ar fi trebuit să consemneze în matricele de conformitate tehnică atât valorile absolute care se punctează cât și punctajul acumulat de fiecare ofertant, astfel încât fiecare dintre ofertanți să poată verifica matematic/cu exactitate/în mod precis corectitudinea evaluării proprii oferte, prin raportare atât la oferta depusă cât și la fișele de „*verificare transport persoane*”, de conținutul cărora a luat cunoștință cu ocazia auditării.

Pe baza unui raționament similar, Consiliul apreciază că nici în cazul punctajului acordat pentru punctul „*5 Tip (conform fișelor tehnice de control)*” și nici în cazul punctajului acordat pentru punctul „*9. Stare autovehicul și documente obligatorii prezente la bord*”, autoritatea contractantă nu a aplicat în mod corespunzător principiul transparenței, statuat la art. 2 alin. (2) lit. d) din OUG nr. 34/2006 deoarece, din matricea de punctaj rezultă algoritmul de punctare a criteriilor în cauză și punctajul obținut, fără însă fi consemnate valorile care au fost punctate.

Față de cele de mai sus, Consiliul apreciază că, în vederea respectării principiilor statuate la art. 2 alin. (2) din OUG nr. 34/2006, se impune reevaluarea ofertelor, urmând ca autoritatea contractantă să refacă matricele de punctaj tehnic prin specificarea, pe lângă informațiile deja existente, a valorilor care au fost punctate, pentru fiecare operator economic în parte, la fiecare criteriu de punctare.

În continuarea analizei sale, Consiliul va respinge criticile contestatorului, referitoare la neconformitatea „*unui autovehicul în afara legii - minivan certificat cu 8 locuri care are existent 11 locuri (autovehiculului înmatriculat cu nr. GJ-19-JRC care aparține ..., dar, conform declarației date de Vasile Dan din cadrul ..., autovehiculul în cauză a fost înlocuit imediat cu autovehiculul cu nr. de înmatriculare GJ-82-JRC care corespunde normelor legale)*” deoarece o astfel de înlocuire ar reprezenta un avantaj cert oferit de autoritatea contractantă contestatorului, aspect care ar conduce la încălcarea principiului tratamentului egal, statuat la art. 2 alin. (2) lit. b) din OUG nr. 34/2006.

Similar, Consiliul urmează a respinge ca nefondate și criticile contestatorului privind „*cazurile în care s-a constatat existența unor centuri de siguranță montate și utilizate incorect sau defecte*”, a „*existenței unor anvelope cu uzură avansată și neconforme cu sezonul de iarnă*”, precum și a „*existenței unor kituri PSI*”

incomplete/expire" potrivit cărora ar fi remediat respectivele defecțiuni deoarece, și de această dată, acceptarea remedierilor în cauză de către autoritatea contractantă ar fi constituit un avantaj evident în favoarea contestatorului, cu nerespectarea principiului tratamentului egal.

Totodată, Consiliul va respinge ca nefondate și criticile contestatorului privind presupusa neexistență a defecțiunilor la sistemele ABS, ASR, ESP deoarece în fișa de verificare transport persoane pentru ..., la pag. 62 din dosarul cauzei, se precizează „*ABS, ASR, ESP – La majoritatea microbuzelor nu există*”; consemnare de existența căreia a luat cunoștință contestatorul la data auditării, respectiv 06.03.2013.

Referitor la lipsa cursurilor de conducere preventivă, Consiliul va respinge alegațiile contestatorului potrivit cărora „*trei din cei patru membri ai asociației au relații contractuale cu autoritatea contractuală de circa 6 ani (...) în timpul nici unui audit desfășurat în trecut denu ni s-a cerut (solicitat) derularea unor cursuri de conducere preventivă*” deoarece modul de derulare al contractelor anterioare cu autoritatea contractantă nu are relevanță în ceea ce privește specificațiile din cuprinsul caietului de sarcini aferent prezentei proceduri de atribuire.

Conform prevederilor art. 425 alin. (1) litera b) cpc nu se impune obligația, Consiliului, în calitate de „*primă instanță*”, de a răspunde punctual la toate susținerile și afirmațiile părților; textul în cauză făcând referire expresă numai la indicarea motivelor de fapt și de drept pe care se întemeiază soluția, arătându-se atât motivele pentru care s-au admis, cât și cele pentru care s-au înlăturat cererile partilor, Consiliul având posibilitatea de a proceda la sintetizarea acestora, în raport de legătura lor logică, și de a le examina în mod grupat.

Pentru considerentele anterior expuse, în temeiul dispozițiilor art. 278 alin. (2) și alin. (4) din OUG nr. 34/2006, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul va admite în parte contestația formulată de către ..., în contradictoriu cu autoritatea contractantă ..., respectiv criticile cu privire la modalitatea de completare a matricei de punctaj tehnic, va respinge ca nefondate celelalte critici, va anula adresele de comunicare a rezultatului procedurii de atribuire pentru loturile 1 și 2 și va obliga autoritatea contractanta ca, în termen de 10 zile de la comunicarea prezentei să reevalueze ofertele potrivit celor reținute în motivarea prezentei și prevederilor legale.

În temeiul art. 278 alin. (1) și (5) din OUG nr. 34/2006 cu modificările și completările ulterioare, Consiliul va respinge, ca tardiv introdusă, contestația formulată de ... în contradictoriu cu

În baza art. 278 alin. (6) din ordonanța evocată, Consiliul va dispune continuarea procedurii de achiziție publică, cu respectarea celor decise anterior.

PREȘEDINTE COMPLET

...

MEMBRU COMPLET

...

MEMBRU COMPLET

...

Redactat în 5 (cinci) exemplare originale, conține 49 (patruzecișinouă) pagini.