



ROMÂNIA



CONSILIUL JUDEȚEAN BACĂU

Str. Calea Mărășești nr. 2; tel.: 0234-537.200; fax: 0234-535.012; E-mail: csjbacau@csjbacau.ro

DIRECȚIA TEHNIC INVESTIȚII ȘI LUCRĂRI PUBLICE

Serviciul Transport Public

Nr.17531/13.07.2022

NOTĂ DE INFORMARE

privind solicitările transmise de operatorii de transport în cadrul dezbaterii publice a proiectului de act normativ ce vizează aprobarea documentației de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane aferent perioadei 2023-2032

Urmare a transmiterii solicitărilor ce vizează dezbaterea publică a proiectului de hotărâre privind aprobarea documentației de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane pentru perioada 2023-2032 primite din partea operatorilor de transport, comunicăm răspunsurile noastre cu privire la solicitările formulate de aceștia.

- 1. Solicitare** cu privire la luarea în considerare a mijloacelor de transport comandate care urmează să fie livrate în luna noiembrie 2022, demonstrând cu factură avans, fișa tehnică a mijlocului de transport cu numărul de identificare, an de fabricație, dotări, numărul de locuri, grad de confort, din cauza lipsei de pe piață a mijloacelor de transport persoane cu an de fabricație 2022.

Răspuns:

Situația termenelor de livrare destul de mari a autobuzelor (minimum 6 luni din momentul comenzii) la nivelul anului 2022 este o situație cunoscută, ce caracterizează perioada actuală. Având în vedere obligația consiliului județean de a asigura, organiza, coordona serviciile publice de transport desfășurat pe raza administrativ-teritorială a acestuia, de a asigura un tratament egal și nediscriminatoriu pentru toți operatorii de transport rutier și de a asigura accesul operatorilor de transport rutier pentru realizarea serviciilor publice de transport local și județean într-un mediu concurențial și transparent și situația particulară a termenelor de livrare pentru autovehiculele de transport public (autobuze) la nivelul anului 2022, considerăm oportună posibilitatea luării în considerare la ofertare a autobuzelor comandate, pentru care se prezintă dovada achitării facturii de avans și a fișei tehnice din care să reiasă elementele care vor servi la punctarea factorilor de evaluare (capacitate, grad de poluare, categoria de confort, vechime). În acest fel s-ar putea diminua riscul inerent ca la procedura de atribuire să nu fie posibilă participarea prin depunere de oferte din lipsa dovezii existenței fizice a autobuzelor. Trebuie avut în vedere și faptul că dovezile pentru achiziția unor autobuze în anul curent sunt în măsură să asigure un parc de autovehicule noi, performante, cu grad de confort și siguranță sporite, cu cele mai noi norme de poluare.

În același timp este necesară o garantare a prestării serviciului după încheierea contractului de delegare în contextul în care autovehiculele prezentate în ofertă de către operatori sunt în curs de achiziție (cu prezentarea facturii de avans și a fișei tehnice a autovehiculului din care să reiasă elementele ce constituie obiectul factorilor de evaluare a ofertelor: capacitatea de

transport, norma de poluare, dotări, grad de confort) iar în acest sens, ar fi necesar de prevăzut în documentația de atribuire o serie de condiții, în eventualitatea în care autovehiculele în curs de achiziție nu vor fi disponibile la data începerii prestării serviciului. Pentru asigurarea prestării serviciului ulterior încheierii contractului de delegare până la definitivarea achizitiei autobuzelor noi, trebuie prevăzute o serie de condiții, după cum urmează:

- operatorul vă trebui să asigure operarea traseelor, putând utiliza autobuze folosite aflate în proprietatea sa, achiziționate în leasing sau închiriate, cu condiția că acestea să corespundă capacității și categoriei celor prezentate în propunerea sa tehnică de la procedura de achiziție cu o vechime de maxim 10 ani determinați între anul fabricației acestora și anul depunerii ofertelor;
- în cazul neintroducerii traseelor de transport public a unor autobuze noi în conformitate cu cele prezentate în propunerea tehnică de la procedura de achiziție, Operatorul vă plăti Consiliului Județean Bacău o penalitate de 300 de euro (calculată în lei la cursul BNR al zilei respective) pe zi calendaristică de întârziere pentru fiecare autobuz din gama ≤22 locuri și o penalitate de 400 de euro (calculată în lei la cursul BNR al zilei respective) pe zi calendaristică de întârziere pentru fiecare autobuz din gama ≥23 locuri.
- Urmează ca documentația de atribuire să fie modificată conform solicitării.

2. Solicitare adresă comună 19 operatori

2.1 Cerința privind experiența similară

„Pentru îndeplinirea cerinței privind experiența similară, ce prezintă criteriu de calificare și selecție cu privire la capacitatea tehnică și profesională, ofertanții pot face dovada fie prin prezentarea unei liste cu principalele contracte similare de servicii publice de transport calatori prestate în ultimii 3 ani cu indicarea valorii contractelor, fie prin prezentarea unei liste cu licența/licențele de traseu din care să reiasă vechimea pe un traseu în ultimii 3 ani cu indicarea veniturilor realizate din prestarea respectivelor servicii (conf Legii 92/2007, alin. 4).”

Răspuns:

În documentația de atribuire s-a prevăzut că *„Ofertantul (Operator Economic individual sau Asocieră de Operatori Economici) trebuie să demonstreze că în ultimii 3 ani până la data limită de depunere a Ofertei a prestat servicii de servicii publice de transport călători, în valoare de minim 2% din valoarea estimată a contractului pe 10 ani, corespunzătoare fiecărui lot (grupă de trasee) în parte pentru care se depune oferta, calculată cu respectarea prevederilor art. 192 lit. b din Legea nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare coroborate cu prevederile art. 3 din Instrucțiunea ANAP nr. 2/2017. Acest nivel este în măsură să asigure capacitatea ofertanților (derivată din experiența anterioară în prestarea de servicii publice de transport călători) de a presta servicii publice de transport județean pe durata unui contract de delegare a gestiunii de 10 ani.”*

Conform art. 23¹ alin. (4) din Legea nr. 92/2007, pentru îndeplinirea cerinței privind experiența similară, ofertanții pot face dovada fie prin prezentarea unei liste cu principalele contracte similare de servicii publice de transport călători prestate în ultimii 3 ani, cu indicarea valorilor contractelor, fie prin prezentarea unei liste cu licența/licențele de traseu din care să reiasă vechimea pe traseu în ultimii 3 ani, cu indicarea veniturilor realizate din prestarea respectivelor servicii.

În aceste condiții, se diminuează foarte mult asigurarea capacității ofertanților de a presta serviciile publice de transport județean pe durata contractului de delegare a gestiunii

serviciului pe durata de 10 ani, *motiv pentru care cerințele specificate în cadrul documentației de atribuire privind îndeplinirea cerințelor legate de **capacitatea tehnică și profesională** rămân neschimbate.*

2.2. Solicitare privind Ponderea factorilor de evaluarea utilizați pentru determinarea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere tehnico-economic este:

- a) nivel tarif lei/km /loc 24%
- b) vechimea medie a parculu auto ani 24%
(anul licitației și anul licitației – 1 = 24 puncte
anul licitației – 2 ani = 22 puncte
anul licitației – 3 ani = 20 puncte
anul licitației – 4 ani = 18 puncte
anul licitației – 5 ani = 16 puncte
anul licitației – 6 ani = 14 puncte
anul licitației – 7 ani = 12 puncte
anul licitației – 8 ani = 10 puncte
anul licitației – 9 ani = 8 puncte
anul licitației – 10 ani = 6 puncte
anul licitației – 11 ani = 4 puncte
anul licitației – 12 ani = 2 puncte
anul licitației – 13 ani = 0 puncte)
- c) dotarea cu instalație de climatizare da/nu 7%
- d) clasificarea pe categorii 4%
(cat. I = 4 puncte, cat. II = 3 puncte, cat. III = 2 puncte, cat. IV = 1 punct)
- e) norma de poluare euro 25%
(euro 6 și electrice = 25 puncte, euro 5 = 15 puncte, euro 4 = 0 puncte)
- f) utilizare combustibili alternativi da/nu 6%
- g) capacitatea de transport locuri pe scaune 10%
(auto oferat care are capacitatea ca în Program de Transport = 5 puncte, auto oferat care are capacitatea mai mare ca în program Tp.=10 puncte)

Răspuns:

În alegerea factorilor de evaluare și stabilirea ponderii fiecărui factor s-a asigurat echilibrarea factorilor de natură tehnică cu factorul economic, în baza criteriului de atribuire cel mai bun raport calitate-preț.

În stabilirea factorilor de evaluare utilizați pentru determinarea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic în baza criteriului de atribuire cel mai bun raport calitate-preț.

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

Consiliul Concurenței, în cadrul raportului din 2021 elaborat în urma efectuării unei investigații urmare a trimiterii de către Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației spre avizare, Consiliului Concurenței a Proiectului de ordin pentru aprobarea *Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și funcționarea transportului rtier contra cost de persoane prin servicii regulate la nivel județean*, precizează (pagina 9 din Raport) că autoritatea de concurență a susținut, în mod

constant, faptul că **nivelul tarifelor oferite de operatori ar trebui să constituie criteriul de evaluare cu pondere semnificativă**. În plus, mai precizează Consiliul Concurenței: "Nicio atribuire nu poate fi considerată ca fiind făcută în mod concurențial în condițiile existenței unor criterii de atribuire care nu țin cont în niciun fel de prețul plătit de clienții acestor servicii. Astfel, deși sunt necesare criterii tehnice și de calitate pentru mijloacele de

transport (norma de poluare, nivelul de siguranță în trafic, gradul de confort al autovehiculelor, dotarea cu instalație de aer condiționat, asigurarea cerințelor de accesibilitate la nevoile persoanelor cu dizabilități), trebuie avut în vedere în special nivelul tarifului de călătorie pe traseu/km sau grupa de trasee/km (stabilind cerințe minime privind nivelul calității oferite)."

Punctajul acordat diferiților factori de evaluare în cadrul documentației de atribuire este prezentat în continuare.

Factori de evaluare		Punctaj maxim acordat fiecărui factor
a	Nivelul tarifului (tariful mediu – lei/km/loc)	$P_T=50$ puncte
b	Vechimea medie a parcului de autobuze	$P_V=25$ puncte
c	Clasificarea autobuzelor	$P_{CA}=4$ puncte
d	Norma de poluare a autobuzelor	$P_{NP}=12$ puncte
e	Dotarea cu instalație de aer condiționat	$P_{AC}=3$ puncte
f	Capacitatea de transport	$P_{CT}=3$ puncte
g	Utilizarea combustibililor alternativi astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi	$P_{CALT}=3$ puncte
Total		100 puncte

Cele mai mari diferențe în ce privește punctajele acordate factorilor de evaluare prin prisma celor propuse de operatori se regăsesc la nivelul tarifului și a normei de poluare. De precizat că norma de poluare este în strânsă legătură cu vechimea autobuzelor: anul de fabricație se reflectă în norma de poluare și implicit punctajele la acești doi factori de evaluare sunt în corelație, așadar nu e necesar să se pluseze și vechimea și norma de poluare (pentru că un punctaj mare la norma de poluare înseamnă un punctaj superior și la vechime), **motiv pentru care cerințele privind componenta financiară cât și componenta tehnică din cadrul factorilor de evaluare din cuprinsul documentației rămân neschimbați**.

2.3 Solicitare privind Perioada pentru pregătirea parcului auto (achiziții) pentru licitație ar trebui să fie de minim 6 luni din momentul apariției caietului de sarcini.

Răspuns:

Perioada destinată depunerii de oferte (așadar din momentul apariției caietului de sarcini) va fi în conformitate cu prevederile legale în vigoare asigurându-se respectarea termenului legal

prevăzut de art. 87 alin. 1 din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale precum și o perioadă rezonabilă pentru procesul de pregătire și întocmire a ofertelor.

3. Solicitare privind *Postarea studiului de oportunitate pentru fundamentarea preturilor la transportul public județean de persoane din care reiese modul de calcul al valorilor estimate de către societate care a elaborat studiul, cum sa calculat pe fiecare traseu tariful mediu/lei/km/loc, fara care nu se va putea elabora de catre operatori de transport oferta financiara. (Anexa nr. 1 la Formularul 8).*

Exemplificam: carburanti(pret/consum/capacitatile mijloacelor de transport, din ce se compune service auto, ce piese de schimb si la ce valoare au fost luate in calcul, la ce perioade/km au fost luate in calcul sa se efectueaza schimburile de filtru si ulei, anvelope, acumulatori si care sunt costurile acestora, valoarea amortizarilor, asigurarilor casco, rca etc).

Răspuns:

În cadrul strategiei de contractare este prezentată la nivel de detaliu estimarea valorii estimate a contractului de delegare pe grupe/loturi de trasee.

Tariful mediu/lei/km/loc s-a calculat pe structura de elemente de cheltuieli din Anexa nr. 2 la Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane aprobate prin Ordinul 272/2007 cu modificările și completările ulterioare. Cheltuielile au fost estimate pe baza prestației anuale - numărul de kilometri planificați anual, a numărului de vehicule active aferent fiecărui traseu și a capacității acestora, a duratei zilei de exploatare și a duratelor de parcurgere a curselor din programul de transport.

Estimarea cheltuielilor s-a realizat ținând cont de prețurile de achiziție în vigoare și consumurile normate standard pentru materialele consumabile.

Estimarea cheltuielilor cu amortizarea s-a realizat conform legislației în vigoare privind calculul amortizării și cu luarea în considerare a unor autovehicule de transport public care respectă normele actuale de poluare și un anumit grad de confort pentru utilizatori, precum și a numărului de autovehicule necesare a echipa traseul conform noul program de transport propus (autovehicule titulare și autovehicule de rezervă). Cheltuielile cu amortizarea au fost raportate la durata de amortizare liniară prevăzută pentru autovehiculele de transport public. Estimarea cheltuielilor cu amortizarea a inclus prevederea unor sume luând în calcul o serie de prețuri minime existente pe piața locală la autobuze de transport public (cu capacități minime solicitate prin programul de transport). Durata de amortizare a mijloacelor de transport public este conform prevederilor în vigoare de 8 ani. Estimarea cheltuielilor cu amortizarea luat în calcul și dispunerea de un anumit număr de autovehicule nepoluante pe durata contractelor de delegare, număr raportat la țintele prevăzute în Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 71/2021 privind autovehiculele tip M2.

Cheltuielile cu întreținerea și reparațiile au fost estimate pe baza numărului de autovehicule necesare a echipa traseele de transport, pe capacitatea acestora, pe prețurile practicate pe piața locală de service-uri auto și creșterea accentuată a acestor prețuri din ultimul an și pe informațiile puse la dispoziție de operatorii de transport. Estimările au vizat autovehicule cu performanțe care respectă prevederile actuale în materie de grad de poluare și confort. Estimările s-au determinat avându-se în vedere cele mai mici costuri de contractare de

servicii și prețuri de achiziție. Cheltuielile cu service-ul auto au inclus și cheltuielile cu anvelopele. Estimarea cheltuielilor cu anvelopele s-a realizat pe baza numărului de kilometri planificați pe fiecare traseu, a numărului de autovehicule care echipează traseele conform noului program de transport propus, a prețurilor medii practicate de producătorii de anvelope pentru autovehicule de transport public de persoane, valabile la data realizării prezentei documentații și a duratei de viață a acestora (circa 100.000 km).

Estimarea cheltuielilor cu piesele de schimb s-a realizat pe baza unei analize a eficienței costurilor de operare în practica curentă a transportului public. Valorile sunt diferite funcție de capacitatea vehiculelor care echipează fiecare traseu. Valoarea acestei categorii de cheltuieli depinde în mare măsură de vechimea parcului auto pus la dispoziție de către operatorii de transport. Estimările s-au determinat avându-se în vedere cele mai mici costuri de contractare de servicii și prețuri de achiziție, evoluția prețurilor din ultimul an și informațiile puse la dispoziție de operatorii de transport.

Cheltuielile materiale au inclus și un procent e cheltuieli neprevăzute raportate la activitatea de transport public județean.

Estimarea cheltuielilor cu inspecția tehnică periodică s-a realizat luând în considerare:

- numărul de autovehicule care echipează fiecare traseu, așa cum este menționat în cadrul programului de transport;
- faptul că ITP se face la 6 luni pentru autovehicule transport persoane care au mai mult de 8 locuri pe scaune în afara locului conducătorului;
- prețurile practicate pe piața locală pentru prestarea serviciilor de ITP a vehiculelor de transport persoane care se încadrează în capacitățile minime menționate în propunerea de program de transport, valabile la data stabilirii valorii estimate, creșterile prețurilor înregistrate în ultimul an la acest tip de servicii și informațiile furnizate de operatorii de transport.

Estimarea cheltuielilor cu asigurarea de răspundere civilă auto obligatorie s-a realizat luând în considerare:

- numărul de autovehicule care echipează traseul, așa cum este menționat în cadrul programului de transport;
- capacitatea minimă necesară a autovehiculelor care echipează fiecare traseu în parte, așa cum este menționată în noul program de transport propus;
- prețurile practicate pe piața locală de societățile de asigurare, valabile la data stabilirii valorii estimate și creșterile prețurilor înregistrate în ultimul an la asigurări de vehicule;
- informațiile furnizate de operatorii de transport.

Estimarea cheltuielilor cu asigurarea CASCO s-a realizat luând în considerare:

- numărul de autovehicule care echipează traseul, așa cum este menționat în cadrul propunerii de program de transport;
- capacitatea minimă necesară a autovehiculelor care echipează fiecare traseu în parte, așa cum este menționată în noul program de transport propus;
- prețurile practicate pe piața locală de societățile de asigurare, valabile la data stabilirii valorii estimate a contractului de delegare;
- informațiile furnizate de operatorii de transport

Estimarea cheltuielilor cu licența comunitară a luat în calcul numărul de autovehicule de pe traseu și prețurile ARR pentru eliberarea licenței comunitare pentru transportul de persoane (706 lei pe 10 ani) și a copiei conforme a licenței comunitare de persoane (260 lei).

Estimarea cheltuielilor cu taxa de drum s-a raportat la numărul de autovehicule de pe traseu și capacitatea acestora și la valoarea acestor taxe, astfel cum este prevăzută în reglementările legale. Ordonanța nr. 15 din 24 ianuarie 2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România cu modificările și completările ulterioare prevede tarifele utilizate pentru taxa de drum pentru vehicule de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și maximum 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) la 320 euro pentru o perioadă de 12 luni și la 560 de euro pentru o perioadă de 12 luni pentru autovehiculele de transport persoane cu mai mult de 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto).

Estimarea cheltuielilor cu asigurarea de risc a bagajelor și persoanelor s-a raportat la numărul de autovehicule de pe traseu și la informațiile furnizate de operatorii de transport.

Estimarea cheltuielilor cu impozitul pe mijloace de transport s-a realizat luând în considerare:

- numărul de vehicule prevăzute pentru fiecare traseu și capacitatea minimă a acestora, astfel cum sunt solicitate în cadrul programului de transport;
- impozitele pe mijloacele de transport public astfel cum sunt reglementate de ANAF;
- informațiile furnizate de către operatorii de transport.

Pentru estimarea cheltuielilor cu impozitul pentru terenuri pentru parcare s-a luat în considerare o sumă fixă pentru fiecare traseu raportată la numărul de autovehicule necesare pe traseu, cu respectarea valorii impozitelor pe terenuri astfel cum sunt reglementate de ANAF, cu luarea în considerare a unor posibile creșteri în anii următori și a informațiilor furnizate de operatorii de transport.

Cheltuielile cu personalul s-au fundamentat în funcție de legislația în vigoare, corelată cu principiul eficienței economice. Estimarea cheltuielilor cu salariile personalului pentru fiecare traseu s-a realizat pornind de la următoarele aspecte:

- asigurarea venitului minim garantat pe economie, astfel cum este prevăzut de reglementările actuale, în concordanță cu nivelul salariilor stabilite în sectorul de activitate și la nivelul județului;
- contribuțiile sociale obligatorii;
- informațiile privind cheltuielile salariale din domeniu
- pentru fiecare traseu a fost prevăzut un număr de conducători auto, funcție de numărul de curse pe zile ale săptămânii și ore de de exploatare pe fiecare traseu, cu respectarea prevederilor legale în ce privește programul de muncă și timpul de conducere auto și o persoană de specialitate desemnată să conducă permanent și efectiv activitatea de transport cu certificat de competență profesională eliberat de Autoritatea Rutieră Română („ARR”)

Conform solicitării, atașat acestei note informative se regăsește documentația detaliată cu privire la Justificările privind determinarea valorii totale estimate a contractelor de delegare.

3.1 In Formularul nr. 8 “Oferta financiara”, din Anexa nr.7 la prezentul proiect

➤ **Text documentatie:**

ofertăm prețul total de _____ [lei] [introduceți suma în cifre și litere conform Anexa nr. 2 la Formular nr. 9], fără TVA, la care se adaugă TVA de _____ [introduceți suma în cifre și litere], și reprezintă suma valorii serviciilor de transport pentru traseele care compun Grupa de trasee, calculată pe baza volumului estimat al activității anuale prezentat în cadrul caietului de sarcini;

- **ofertăm tariful mediu/km/loc de** _____ [lei/km/loc] [introduceți suma în cifre și litere din Anexa nr.1 la Formularul nr. 9], fără TVA, la care se adaugă TVA de _____ [introduceți suma în cifre și litere], pentru Lotul ca medie aritmetică a tarifelor medii/km/loc pentru traseele care compun Grupa de trasee corespunzătoare Lotului

➤ **Text corectat :**

Ofertăm prețul total de _____ [lei] [introduceți suma în cifre și litere conform Anexa nr. 2 la Formular nr. 8], fără TVA, la care se adaugă TVA de _____ [introduceți suma în cifre și litere], și reprezintă suma valorii serviciilor de transport pentru traseele care compun Grupa de trasee/lot, calculată pe baza volumului estimat al activității perioadei contractuale (10 ani) prezentat în cadrul caietului de sarcini;

Ofertăm tariful mediu/km/loc de _____ [lei/km/loc] [introduceți suma în cifre și litere din Anexa nr.1 la **Formularul nr. 8**], fără TVA, la care se adaugă TVA de _____ [introduceți suma în cifre și litere], pentru Lotul ca medie aritmetică a tarifelor medii/km/loc pentru traseele care compun Grupa de trasee corespunzătoare Lotului

Răspuns:

Anexa nr.7 „Formulare” la prezentul proiect

În conținutul Formularului de ofertă financiară (Formular nr. 8) dintr-o eroare materială a rămas menționarea la nivelul celor 2 paragrafe a Formularului nr. 9. Se va corecta corespunzător.

Cât privește menționarea volumului estimat al activității perioadei contractuale (10 ani) prezentat în cadrul caietului de sarcini, menționăm că în cadrul caietului de sarcini este menționat volumul estimat al activității anuale, calculat în baza programului de transport. Propunem următoarea formulare a primului paragraf:

”**Ofertăm prețul total de** _____ [lei] [introduceți suma în cifre și litere conform Anexa nr. 2 la Formular nr. 8], fără TVA, la care se adaugă TVA de _____ [introduceți suma în cifre și litere], și reprezintă suma valorii serviciilor de transport pentru traseele care compun Grupa de trasee/lot, calculată pe baza volumului estimat al activității perioadei contractuale (10 ani) pornind de la volumul estimat al activității anuale prezentat în cadrul caietului de sarcini;”

3.2. Calculul prețului biletelor și abonamentelor

Va rugam sa eliminati din cadrul formularului calculul biletelor si abonamentelor de catre ofertant.

Răspuns:

Anexa nr.7 „Formulare “ la prezentul proiect

Se va elimina din cadrul **formularului nr. 8 - Formular de oferta financiară** declararea valorilor la bilete și abonamente.

Potrivit Normelor-cadru din 12 decembrie 2007 privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane aprobate prin Ordinul nr. 272/2007 cu modificările și completările ulterioare: "Articolul 27[^]1 (1) Tarifele de călătorie pentru serviciile publice de transport județean de persoane efectuat cu autobuze prin curse regulate se stabilesc, prin calcul, de către consiliile județene **în baza tarifului mediu pe km/loc oferit de către operatorul de transport rutier desemnat câștigător al procedurii competitive** desfășurate în conformitate cu prevederile Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare."

Includerea inițială a declarării valorii biletelor și abonamentelor pe trasee și între stații din cadrul formularului nr. 8 s-a realizat pentru a veni în sprijinul entității contractante în calculul tarifelor de călătorie.

3.3. *In caietul de sarcini se precizeaza ca ptr. lot 1 – Grupa 1 - minim 2 vehicule ușoare nepoluante din categoria M2 din numărul total de vehicule M2 prevăzute in programul de transport pentru toate traseele care fac parte din cadrul Lotului 1/Grupei 1 pentru care se depune oferta.*

Va rugam sa precizati ce se intelege prin vehicule usoare nepoluante. (Euro 5, euro 6 etc.)

Răspuns:

Art. 4 din OUG nr. 71/2021 prevede respectarea țintei minime de 18,7% reprezentând ponderea vehiculelor ușoare nepoluante din numărul total de vehicule ușoare, care fac obiectul contractelor de servicii publice astfel cum sunt definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007.

În cadrul documentației de atribuire au fost definite vehiculele nepoluante:

"e) Vehicul nepoluant - înseamnă:

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

Categorie vehicul	CO ₂ (g/km)	Emisiile de poluanți atmosferici generate în condiții reale de conducere (RDE) ⁽¹⁾ ca procent din limitele de emisie ⁽²⁾
M2	50	80%

(1) *Valorile maxime declarate în condiții reale de conducere (RDE) ale emisiilor de particule ultrafine (număr de particule) în #/km și de oxizi de azot (NOx) în mg/km, prevăzute la punctul 48.2 din Certificatul de conformitate, astfel cum sunt descrise în anexa IX la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, pentru călătoriile complete și urbane în condiții RDE sau în anexa VIII la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 din 15 aprilie 2020 pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele administrative pentru omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, pentru călătoriile complete și urbane în condiții RDE.*

(2) Limitele de emisii aplicabile stabilite în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 sau actele sale subsecvente.”

Vehiculele din categoria M_2 sunt vehiculele cu mai mult de opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto și care au o masă maximă care nu depășește 5 tone, indiferent dacă respectivele autovehicule au un spațiu pentru pasageri în picioare.

Vehiculele din categoria M_2 sunt asimilate cu vehiculele ușoare în sensul Ordonanței 71/2021.

Prin vehicule ușoare nepoluante se înțeleg autovehicule electrice cu o capacitate de până în 22 locuri (inclusiv).

3.4. În formularul de propunere tehnică

C.2. Cerințe specifice pentru realizarea serviciului - înscrierea în Registrul de Evidență a Prelucrătorilor de date cu Caracter Personal

Răspuns:

Din cadrul documentației de atribuire - caietul de sarcini al procedurii (**anexa 5**) se va elimina obligativitatea înscrierii în Registrul de Evidență a Prelucrătorilor de Date cu Caracter Personal.

Pe site-ul Autorității Naționale de Supraveghere a Prelucrării datelor cu Caracter Personal, este dată o clarificare privind eliminarea obligației operatorilor de a notifica prelucrările de date. Însă clarificarea de pe site-ul Autorității mai precizează că *„Cu toate acestea, eliminarea obligației de a notifica autoritatea de supraveghere nu exonerează operatorii, de îndeplinirea obligațiilor care le revin potrivit dispozițiilor Regulamentului UE 2016/679 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE.”* Deoarece

operatorul folosește în cadrul abonamentelor date personale, acesta trebuie să se încadreze în prevederile legislative. Conform art. 11 din Regulamentul 679/2016, art. (1) *„În cazul în care scopurile pentru care un operator prelucrează date cu caracter personal nu necesită sau nu mai necesită identificarea unei persoane vizate de către operator, operatorul nu are obligația de a păstra, obține sau prelucra informații suplimentare pentru a identifica persoana vizată în scopul unic al respectării prezentului regulament.”* Conform art. 14, al. (2) din Legea 190/2018, *„Constituie contravenție încălcarea de către autoritățile/organismele publice a următoarelor dispoziții din Regulamentul general privind protecția datelor, referitoare la: a) obligațiile operatorului și ale persoanei împuternicite de operator în conformitate cu prevederile art. 8, art. 11, art. 25-39, art. 42 și 43;”*

Propunem modificarea literei H, punctul 6.2.1 – cerințe minimale specifice după cum urmează

”respectă prevederile Regulamentului (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului pentru protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor);”

4. Solicitare operatori II

4.1 Reanalizarea cuantumului de puncte acordat la criteriul:

Factori de evaluare a ofertelor si punctajul maxim acordat pentru fiecare factor :

1* nivel tarif (tariff mediu –lei/km/loc		25 puncte
2* vechimea medie a parcului auto	ani	25 puncte
3* dotarea cu instalatie de aer conditionat	da/nu	7 puncte
4* clasificarea autobuzelor		4 puncte
(cat.I =4puncte , cat.II =3puncte, cat.III =2puncte, cat.IV =1punct)		
5* norma de poluare a autobuzelor		20 puncte
(euro6 si nepoluante = 20puncte , euro5 =10puncte , euro4 =0puncte)		
6* utilizare combustibili alternativi	da/nu	9 puncte
7* capacitatea de transport	locuri pe scaune	10 puncte
(auto ofertat are capacitatea ca in Program de Transport =5puncte , Auto ofertat are capacitatea mai mare ca in Program Tp. =10 puncte)		

Nota : ...Opinia transportatorilor de persoane din judetul Bacau este ca punctajul propus de dv la factorul :NIVEL TARIF MEDIU este cu mult mai mare decit importanta lui si efortul care trebuie punctat(recompensat) mai consistent este la ceilalti factori !!!

Răspuns:

În stabilirea factorilor de evaluare utilizați pentru determinarea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic în baza criteriului de atribuire **cel mai bun raport calitate-preț**. În alegerea factorilor de evaluare și stabilirea ponderii fiecărui factor s-a asigurat echilibrarea factorilor de natură tehnică cu factorul economic, în baza criteriului de atribuire cel mai bun raport calitate-preț.

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

Consiliul Concurenței, în cadrul raportului din 2021 elaborat în urma efectuării unei investigații urmare a trimiterii de către Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației spre avizare, Consiliului Concurenței a Proiectului de ordin pentru aprobarea *Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și funcționarea transportului rtier contra cost de persoane prin servicii regulate la nivel județean*, precizează (pagina 9 din Raport) că autoritatea de concurență a susținut, în mod constant, faptul că **nivelul tarifelor oferite de operatori ar trebui să constituie criteriul de evaluare cu pondere semnificativă**. În plus, mai precizează Consiliul Concurenței: "Nicio atribuire nu poate fi considerată ca fiind făcută în mod concurențial în condițiile existenței unor criterii de atribuire care nu țin cont în niciun fel de prețul plătit de clienții acestor servicii. Astfel, deși sunt necesare criterii tehnice și de calitate pentru mijloacele de transport (norma de poluare, nivelul de siguranță în trafic, gradul de confort al autovehiculelor, dotarea cu instalație de aer condiționat, asigurarea cerințelor de accesibilitate la nevoile persoanelor cu dizabilități), trebuie avut în vedere în special nivelul tarifului de călătorie pe traseu/km sau grupa de trasee/km (stabilind cerințe minime privind nivelul calității oferite)."

Și în propunerea de grilă de punctaj a acestui ofertant, diferențele cele mai mari sunt la punctajul aferent tarifului mediu și la cel al normei de poluare. Ponderea de 50% a tarifului asigură o echilibrare a factorilor de natură tehnică cu cel de natură financiară. În plus, astfel cum am mai precizat, norma de poluare este în dependență de vechimea autobuzului, astfel că obținându-se punctaje mai mari la vehcime, implicit se obțin și la norma de poluare, astfel că cei doi factori de evaluare nu trebuie să aibă ponderi asemănătoare.

4.2 *Informații privind modul de analiză a motivelor de excludere privind încetarea anticipată a contractelor anterioare: exemplu de firme care au câștigat, au primit licențe dar nu au operat trasee, nu au semnat contracte de delegare a gestiunii etc.*

Răspuns:

Entitatea Contractantă va exclude din procedură orice Operator Economic care și-a încălcat în mod grav sau repetat obligațiile principale ce-i reveneau în cadrul unui contract de achiziții publice, al unui contract sectorial sau al unui contract de concesiune încheiate anterior, iar **aceste încălcări au dus la încetarea anticipată a respectivului contract**, plata de daune-interese sau alte sancțiuni comparabile.

Neexecutarea corespunzătoare a serviciilor de transport public pe traseele de transport călători în cadrul unui alt contract de delegare sectorial sau de concesiune sunt considerate a reprezenta în cadrul acestei proceduri de achiziție o încălcare gravă a obligațiilor contractuale.

4.3 *Terțul susținător ajută la îndeplinirea cerinței minime legate de nivelul minim al mediei cifrei de afaceri anuală în domeniul obiectului contractului (utilizarea capacităților terțului susținător) sau se extinde și la experiența similară, parc auto, lucru pe traseu (pentru că a apărut noțiunea de subcontractant, cum este interpretată ea și cine poate fi subcontractantul...?)*

Răspuns:

Terții susținători pot ajuta la îndeplinirea cerințelor privind capacitatea economico-financiară (cifra de afaceri) și a capacității tehnice și profesionale (experiența similară).

Pentru parcul auto nu se pot utiliza capacitățile terțului susținător, la fel cum nu e posibil nici lucru pe traseu. Autovehiculele trebuie să fie deținute în proprietate sau leasing de către ofertanți (membri ai asocierii, după caz). Serviciile de transport nu pot fi subcontractate. Totuși anumite activități conexe serviciilor de transport se pot subcontracta (cum ar fi serviciile de întreținere și reparații auto, spălătorie auto etc.).

4.4 *Cum este interpretată "asocierea" și cum se finalizează ea; ce documente se întocmesc și ce drepturi și obligații pot avea asociații, în afară de faptul că sunt reprezentați de un lider și sunt solidari la toate acțiunile asociației.*

Răspuns:

La depunerea ofertei se va completa acordul de asociere în care se vor specifica obligațiile și responsabilitățile fiecărei părți. Părțile asocierii vor stabili modul de prestare a serviciilor pe traseele din cadrul grupei/lotului la care depun oferta. Obligațiile și drepturile operatorilor de transport sunt specificate în cadrul contractului de delegare.

Subscris la asociere, asociații au următoarele drepturi:

- dreptul de proprietate asupra bunurilor puse în asociație;
 - să participe la împărțirea beneficiilor conform cotei sale de participare la asociere;
 - să decidă asupra mijloacelor și modalităților de realizare a obiectului asociației;
 - să își țină evidența contabilă pentru serviciile prestate;
 - să hotărască împreună cu asociații la achiziția serviciilor și a bunurilor, precum și la angajarea resurselor umane necesare realizării scopului asocierii;
 - să participe împreună cu asociații la dezvoltarea serviciilor pentru asigurarea îndeplinirii indicatorilor de performanță și a calității serviciilor prestate;
- Asociații efectuează servicii de transport public județean de persoane prin curse regulate în baza contractului de delegare încheiat de Liderul Asocierii cu Entitatea contractantă, fiecare asociat fiind executant individual, cu mijloacele de transport proprii, pe unul sau mai multe trasee din cadrul grupei/lotului

Liderul de asociere, rezultat ca urmare a obligațiilor asumate de membrii asocierii, prin Acordul de asociere, va semna Contractul de delegare iar membrii asocierii convin ca asociatul declarat lider să fie desemnat în vederea efectuării operațiunilor financiare contabile, respectiv emiterea și încasarea facturilor aferente Contractului, cu prezentarea datelor de identificare fiscală (Cont bancar, Denumire Bancă, Adresa Bancă, Reprezentant Legal). Asociatul ... va emite și încasa facturile aferente Contractului prin intermediul sucursalei sale din România, cu datele de identificare (Denumire, Sediul social, CUI, Nr Registrul Comerțului, Banca).

4.5 Dorim să se explice cum se calculează indicatorul: tarif mediu lei/km/loc

Răspuns:

Tariful mediu/lei/km/loc se calculează pe structura de elemente de cheltuieli din Anexa nr. 2 la Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane aprobate prin Ordinul 272/2007 cu modificările și completările ulterioare. Cheltuielile vor fi estimate pe baza prestației anuale - numărul de kilometri planificați anual, a numărului de vehicule active aferent fiecărui traseu și a capacității acestora, a duratei zilei de exploatare și a duratelor de parcurgere a curselor din programul de transport.

În calitate de operatori de transport care prestează servicii de transport public, consideram oportun să fie cunoscute aceste aspecte, cum ar fi calculul tarifului mediu lei/km/loc pe baza cheltuielilor prilejuite de activitatea pe un traseu (cheltuieli materiale, cu taxe și impozite, cu salariile, cheltuieli financiare după caz) și a unui profit rezonabil estimat raportat la numărul de kilometri anual efectuați pe traseu și la capacitatea medie a vehiculelor prevăzute pe traseu (media aritmetică a capacității vehiculelor de pe traseu la care se aplică coeficientul K de încărcare (70%) potrivit normelor-cadru aprobate prin ordinul 272/2007. Pentru întreaga grupă/lot de trasee, tariful mediu lei/km/loc se calculează ca medie aritmetică a tarifelor medii lei/km/loc de pe traseele componente și în final se obține valoarea tarifului mediu lei/km/loc ca factor de evaluare.

4.6 Referitor decizia Curții de Apel Cluj cu privire la rolul compensației

Răspuns:

Cu privire la acest aspect, este de remarcat, astfel cum și Curtea de Apel precizează că problema litigioasă în speță nu este reprezentată de acordarea unei compensații determinate sau de plata unor compensații independent de indicatorii economico – financiari

ai serviciului public, **ci de simpla inserare a unor clauze contractuale menite să garanteze operatorului economic acoperirea costurilor de exploatare plus un profit rezonabil.**

În modelul de contract de delegare, la capitolul 10: COMPENSAȚIA, se precizează că compensațiile se acordă conform prevederilor legale în vigoare. Așadar a fost inserată măsura de reducere a riscului de neexecutare conformă a contractului care s-ar datora unor imposibilități de recuperare a cheltuielilor, acesta fiind rolul compensației.

5. Solicitare *Diminuarea garanției de bună execuție (Garanția de bună execuție reprezintă 0,3% pentru din valoarea Contractului, fără TVA pentru fiecare dintre Loturile Lot 1-Lot 20, așa cum este această valoare indicată în Contractul pentru fiecare dintre Loturile Lot 1- Lot 20 care rezultă din această procedură).*

Răspuns:

Anexa nr.8 ,, **Instrucțiuni către ofertanți**”

SECȚIUNEA III: INFORMAȚII JURIDICE, ECONOMICE, FINANCIARE ȘI TEHNICE
Cap.III.1.5. ,, Depozitele și garanțiile solicitate”

Valoarea garanției de bună execuție specificată urmează a fi modificată la un procent de **0,2% din valoarea** care va fi oferită pentru contractele de delegare. De menționat totuși că, constituirea garanției de bună execuție se realizează prin instrumente de asigurare furnizate de societăți de asigurări, astfel încât ceea ce se plătește inițial de către asigurați este doar prima de asigurare, nefiind vorba despre blocarea întregii sume aferente garanției de bună execuție, astfel cum se procedează în cazul scrisorilor de garanție bancară sau a plății garanției prin virament.

Cu considerație,

**PREȘEDINTE,
Valentin IVANCEA**

**DIRECTOR EXECUTIV,
Cornelia GIREADĂ**

**Șef serviciu,
Gabriel Măriuță**