



Calea Chișinăului, nr.23, cod. 700265, Iași
Tel.: 0232 - 235100; Fax: 0232 - 210336; www.icc.ro



Nr. 1894 din 08.04.2025

**Răspunsurile la propunerile de modificare și clarificare a
proiectului de hotărîre privind aprobarea documentației de atribuire a
contractului/contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport
persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ-teritoriale - Județul
Iași,
primite din partea Organizației Patronale a Transportatorilor din Județul Iași –
OPTJ Iași**

A. Vă solicităm organizarea unei întâlniri în cadrul căreia să se dezbată public Proiectul menționat.

R: *Întâlnirea va avea loc pe data de 09.04.2025, conform anunțului afișat pe portalul Consiliului Județean Iași.*

B.I. Propuneri de modificare

1. “La punctul 4 din Strategia de Contractare (Anexa nr. 3 la HCJ) se pune în vedere că ”Prin acordarea celui mai mare punctaj factorului ”capacității de transport”, s-a urmărit, în primul rând, posibilitatea ca viitorul executant/executanți ai Serviciului să poată asigura operarea acestuia cu un parc auto care să permită preluarea fluxurilor de călători la nivelul județului (și prin aceasta se înțelege și fluxurile suplimentare de călători) în condiții de confort și siguranță.” (pagina 14 din 69).

Programul de transport a fost aprobat cu luarea în considerare a nivelurilor fluxurilor de călători și de aceea au fost stabilite cele două diferențieri respectiv autobuze cu minim 10 și minim 23 de locuri. Fluxurile suplimentare de călători reflectă situații excepționale pentru care există prevederi legale separate, mai exact: impunerea autovehiculelor de rezervă și obligativitatea operatorilor de transport de a asigura autovehicule suplimentare care să preia aceste fluxuri.

Încurajarea, în mod principal, prin punctajul cel mai mare atribuit, a utilizării autobuzelor de capacitate mărită înseamnă, de fapt, o permanentizare a utilizării capacității necesare doar fluxurilor suplimentare de călători.

Principalele consecințe negative sunt, în mod evident, creșterea cheltuielilor, a investițiilor și, implicit, a tarifelor de călătorie pentru toți călătorii. Cu atât mai mult cu cât, ponderea factorului de evaluare ”nivelul tarifului” este inferioară factorului ”capacitate de transport”.

De asemenea, se intră în contradicție cu explicațiile factorului ”tarif mediu km./loc” care ar urmări chiar ”aspectul social prin asigurarea unor tarife suportabile pentru utilizatori prin costurile generate de furnizarea serviciului”. Costuri evident majorate prin creșterea într-un mod ineficient a capacității.

Suntem încrezători că doriți asigurarea unor tarife de călătorie suportabile pentru cetățenii județului Iași, fără ca acestea să includă costuri suplimentare, nejustificate economic și de aceea **vă rugăm să reconsiderați ponderea alocată factorului ”capacitate de transport” în sensul scăderii și stabilirii acesteia sub cea a factorului ”nivelul tarifului”.**

Răspuns pct. B.I.1: *Acordarea celui mai mare punctaj factorului ”capacitatea de transport” a fost realizată din considerente ce privesc calitatea, siguranța și eficiența serviciilor oferite utilizatorilor finali, călătorii. A fost vizată posibilitatea de a fi asigurat un transport eficient la orele de vârf, reducând timpul de așteptare și aglomerarea.*

Fluxurile suplimentare de călători nu pot fi preluate întotdeauna de autovehiculele de rezervă, acestea fiind de regulă utilizate în caz de indisponibilitate a vehiculelor active sau titulare. Când privește creșterea costurilor în situația utilizării de vehicule cu capacitate mai mare, față de situația utilizării vehiculelor cu capacitate mai redusă, apreciem că dimpotrivă, costurile de operare cresc mai mult dacă se utilizează vehicule de capacitate mai redusă iar pentru utilizarea preluării fluxurilor suplimentare se utilizează alte vehicule din parcul auto al operatorilor, adesea de mai mari dimensiuni și cu grad mare de uzură care au costuri mari de întreținere. Costurile cresc în schimb dacă se utilizează vehicule suplimentare decât dacă se utilizează vehiculele active cu capacitate mai mare care având și un nivel minim de uzură și vechime redusă aspect punctat suplimentar, nu vor înregistra costuri mari de operare.

Tariful mediu lei/km/loc se obține din raportarea numărului total de km planificați pe traseu și a capacității medii a vehiculelor la valoarea serviciilor de transport de pe traseu. Tariful mediu lei/km/loc (ce va fi utilizat la calculul valorii biletului) scade prin creșterea capacității de transport și a numărului total de km planificați anual, deci nu se poate reține că prin încurajarea utilizării unor vehicule cu capacitate mai mare vor crește tarifele de transport.

Capacitatea de transport reprezintă un factor esențial pentru a asigura un flux constant de pasageri și a reduce aglomerația, acesta fiind unul din motivele pentru care acestui factor i s-a acordat punctajul cel mai mare.

2. "La punctul 4 din Strategia de Contractare (Anexa nr. 3 la HCJ) și în tot cuprinsul documentației supuse dezbaterii publice, ați introdus un așa-numit "factor de natură financiară".

Vă reamintim că factorii de evaluare a ofertelor utilizați în aplicarea criteriului de atribuire, în condițiile legii, sunt expres și limitativ enumerați la alin. (5) al art. 23¹ din Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale. Prețul ofertei este dat de nivelul tarifului și, potrivit Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, acesta nu poate depăși, ca pondere, 40% din totalul punctajului.

Vă rugăm să eliminați factorul de natură financiară și ponderea acestuia să o adăugați la factorul "nivelul tarifului" luând în considerare bineînțeles și creșterea ponderii așa cum a fost solicitată la punctul anterior."

Răspuns pct. B.I.2: Factorii de evaluare a ofertelor utilizați în aplicarea criteriului de atribuire, în condițiile legii enumerați la alin. (5) al art. 23¹ din Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale vizează doar factorii de natură tehnică a evaluării ofertelor și acest aspect rezultă din prevederile Ordinului comun ANRSC și ANAP nr. 131/1401 din 2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie în raport de care ANAP va evalua documentația de atribuire a contractelor de delegare. Astfel, potrivit Ordinului comun ANRSC și ANAP nr. 131/1401 din 2019, Anexa nr. 1: Formular-cadru de Instrucțiuni către Ofertanți/Candidați la secțiunea Descriere, criteriul de atribuire cu factorii de evaluare, prețul este factor de evaluare financiară (reprezintă componenta financiară) iar factorii de evaluare prevăzuți la art. 231 alin. (5) din Legea nr. 92/2007 sunt factorii ce vizează componenta tehnică.

[În cazul delegării gestiunii serviciului public de transport local sau județean de persoane prin curse regulate, realizat cu autobuze, criteriul de atribuire "prețul cel mai scăzut" se utilizează exclusiv în situația în care entitatea contractantă pune la dispoziția contractantului mijloacele de transport respective].

Cel mai bun raport calitate - preț

Punctaj maxim total: [introduceți numărul maxim de puncte ce pot fi acordate]

Componenta financiară:

Pondere: [introduceți ponderea componentei financiare]

Intră în licitație electronică: [DA/NU]

Intră în reofertare: [DA/NU]

Invers proporțional: [specificați]

Algoritm de calcul: Punctajul se acordă astfel: a) Pentru cel mai scăzut dintre prețuri se acordă punctajul maxim alocat; b) Pentru celelalte prețuri ofertate punctajul P(n) se calculează proporțional, astfel: $P(n) = (\text{Preț minim ofertat} / \text{Preț } n) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Componenta tehnică:

[În cazul delegării gestiunii serviciului public de transport local sau județean de persoane prin curse regulate, realizate cu autobuze, entitatea contractantă are obligația de a utiliza factorii de evaluare prevăzuți la art. 231 alin. (5) din Legea nr. 92/2007], respectiv:

a) vechimea medie a parcului de autobuze;

b) clasificarea autobuzelor;

c) nivelul tarifului;

d) dotarea cu instalație de aer condiționat;

e) capacitatea de transport;

f) norma de poluare a autobuzului;

g) utilizarea combustibililor alternativi, astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi].

Criteriile de calificare și selecție a ofertelor fac parte din documentația de atribuire și se regăsesc în documentul "Instrucțiuni către Ofertanți".

Astfel, "factorul de natură financiară" nu a fost introdus expres de autoritate ci deoarece prevederile legale obligă.

3. "În cuprinsul documentației supusă dezbaterii publice, la calculul punctajului ofertei, în ceea ce privește autobuzul de rezervă, am observat o inconsecvență de exprimare în ceea ce privește luarea sau nu în calcul a punctajului acestuia. Astfel, în Caietul de sarcini (Anexa nr. 4 la HCJ, la punctul 12 (pagina 51 din 55) pentru fundamentarea tarifului, se iau în calcul numai autovehiculele active. În același sens avem și exprimarea: "se acordă puncte pentru fiecare autobuz care va fi utilizat la executarea traseului" pe care o coroborăm cu statutul autobuzului de rezervă (înlocuiește, atunci când este cazul, un autovehicul activ). Cu toate acestea, la punctul 6.1.4.3. "Grila de punctaj" din Caietul de sarcini, avem o prevedere contrară: "Factorii de evaluare se aplică atât autobuzelor active cât și celor de rezervă, astfel se vor puncta atât autobuzele active cât și cele de rezervă." **De aceea, vă rugăm să clarificați această prevedere, în tot cuprinsul documentației, prin eliminarea aplicării factorilor de evaluare pentru autobuzele de rezervă.**"

Răspuns pct. B.I.3.: În calculul punctajului ofertei se vor acorda punctaje și autobuzelor de rezervă, astfel cum s-a precizat în documentația de atribuire. Nu există în documentație o inconsecvență în exprimare în ceea ce privește luarea sau nu în calcul a punctajului acestuia. La Pagina 51 din 55 a Caietului de sarcini se precizează că în calculul capacității medii a vehiculelor din cadrul formularelor de fundamentare a tarifului se vor lua în calcul doar capacitățile vehiculelor active alocate traseului deoarece autovehiculele de rezervă sunt alocate grupei de trasee în ansamblul său și nu considerăm relevant să fie considerate în calcul la fiecare traseu în parte prin repetarea includerii la fiecare traseu din cadrul unei grupe a capacității aceleiași / acelorăși vehicul/vehicule de rezervă alocat/alocate grupei. Din moment ce autovehiculele de rezervă generează cheltuieli care sunt incluse în cadrul fundamentărilor privind tariful și prețul ofertate, considerăm ca relevant să fie acordate punctaje la factorii de evaluare tehnică și pentru aceste vehicule.

4. "În Anexa 1 la Proiectul de HCJ, Regulamentul serviciului, la art. 35 alin. (2) precizați că un autobuz cu care s-a obținut licența de traseu, poate fi înlocuit "numai cu un autobuz care are cel puțin aceeași capacitate cu aceea prevăzută în Programul de transport și care întrunește cel puțin cerințele tehnice și de vechime ale autobuzului înlocuit avute în vedere la atribuirea Contractului." Având în vedere că Programul de transport poate fi actualizat și prin modificarea capacității autobuzelor care efectuează un traseu, **vă rugăm sa precizați clar care sunt cerințele tehnice care vor fi luate în considerare la înlocuirea unui autobuz activ deoarece în forma supusă dezbaterii publice acestea nu sunt definite/enumerate.**"

Răspuns pct. B.I.4.: Cerințele tehnice ale autobuzelor se referă la: capacitatea de transport, norma de poluare, dotarea cu instalație de aer condiționat, utilizarea combustibililor alternativi.

Astfel, alin.(2) al Art. 35 din Regulamentul Serviciului se va modifica după cum urmează:

„(2) Înlocuirea este permisă numai cu un autobuz care are cel puțin aceeași capacitate de transport cu aceea prevăzută în Programul de transport și cel puțin aceeași capacitate a autobuzului oferit, avut în vedere la atribuirea Contractului și care întrunește cel puțin cerințele tehnice (norma de poluare, dotarea cu instalație de aer condiționat, posibilitatea de utilizare a combustibililor alternativi) și de vechime ale autobuzului înlocuit avute în vedere la atribuirea Contractului.”

5. “La punctul 10.2.10 din Caietul de sarcini (Anexa nr. 4), la punctul 5.2.4 alin. al doilea din Strategia de contractare (Anexa 3) precum și în Anexa 5-Instrucțiuni ați prevăzut că ”operatorul căruia i se va atribui gestiunea Serviciului în baza Contractului va avea obligația menținerii tarifelor oferite în cadrul procedurii de achiziție a Contractului, pe o perioadă de minim 6 luni de la încheierea acestuia”;

Vă solicităm eliminarea acestei condiții deoarece contravine dispozițiilor Ordinului ANRSC nr. 272/2007 care prevăd posibilitatea de ajustare/modificare a tarifului la un interval de minim 3 luni (art. 27 ind. 5 și art. 24) și care nu impun nicio perioadă minimă privind menținerea tarifelor (art. 27 ind. 5 cu trimitere la art. 26 alin. 3).”

Răspuns pct. B.I.5.: *Nu se elimină această condiție motivat de faptul că aceasta este în acord cu dispozițiile Ordinului ANRSC nr. 272/2007 care prevăd posibilitatea de ajustare/modificare a tarifului la un interval de minim 3 luni, în condițiile în care în proiectul Contractului de delegare se prevede că Perioada de Mobilizare este de maximum 3 luni de la Data Intrării în Vigoare a Contractului iar ”Data intrării în vigoare” a Contractului reprezintă data semnării de ambele părți a Contractului iar ”Data începerii” înseamnă data începerii prestării Serviciului, respectiv data semnării de către Părți a procesului - verbal prevăzut în cuprinsul Capitolului 6 (”Perioada de mobilizare”) din Contract, ce intervine la un interval de minim 3 luni de la data încheierii contractului. Astfel data încheierii Contractului este data intrării în vigoare a Contractului iar intervalul de 3 luni de la data începerii Contractului este în acord cu prevederile Ordinului ANRSC 272/2007 privind posibilitatea de ajustare a tarifului la un interval minim de 3 luni.*

6. “În Proiectul de Contract (Anexa 7 la HCJ), la punctul 10.3 impuneți o rată obligatorie, fixă, a profitului ca fiind rata SWAP SIEG +1%. Vă precizăm ca rata profitului rezonabil, așa cum este definită de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 este calculată ca o medie nefiind un prag fix aplicabil tuturor contractelor. La depunerea ofertei, fiecare operator/asociere de operatori, în fundamentarea acesteia, își stabilește o rată a profitului conform propriilor calcule de eficiență economică. Modificarea acesteia în cadrul Contractului determină încălcarea procedurii de desemnare a ofertei câștigătoare. În cadrul Strategiei de contractare (Anexa 3 la HCJ) rata SWAP este utilizată doar estimativ, pentru stabilirea valorii totale a serviciilor de transport. De aceea, **vă rugăm să înlocuiți rata swap SIEG la întocmirea Contractului cu rata profitului din oferta declarată câștigătoare.**”

Răspuns pct. B.I.6.: *În cadrul Proiectului de Contract de delegare, la punctul 10.3, sintagma*

”Rata profitului rezonabil stabilită de Entitatea Contractantă, pentru întreaga durată de valabilitate a Contractului, care se aplică la total cheltuieli eligibile CE se calculează și este ajustabilă semestrial funcție de rata swap SIEG + 1% (<http://www.ajutordestat.ro/despre-noi/rate-swap-sieg/>); pentru a calcula profitul rezonabil, se vor adăuga 100 de puncte de bază la rata swap relevantă pentru perioada de referință;”

se va înlocui cu

”Rata profitului rezonabil stabilită de Entitatea Contractantă, pentru întreaga durată de valabilitate a Contractului, care se aplică la total cheltuieli eligibile CE este rata profitului stabilită de Operatorul de transport al cărui ofertă a fost declarată câștigătoare la procedura atribuire a contractului de delegare, în baza propriilor calcule de eficiență economică.”

7. “În cuprinsul Proiectului de Contract (Anexa 7 la HCJ) nu există o similitudine între Operator și Entitatea Contractantă referitoare la termenul și penalitățile de întârziere la efectuarea diferitelor plăți prevăzute în Contract. Numai Operatorul are termene exprimate în mod clar: 5 sau 15 zile. Pe când,

Entitatea contractantă va efectua plățile "în termenul legal". Mai mult, la punctul 10.9: "Entitatea contractantă va vira (...) în termen de 30 de zile calendaristice de la rectificarea bugetului", fără a fi definit vreun termen până la care să se efectueze această rectificare. **Vă rugăm să corectați prevederile Contractului astfel încât termenele de plată să fie egale între cele două părți contractante și, de asemenea, să stabiliți un procent egal aplicabil sumelor datorate pentru penalitățile de întârziere, în cazul neplății la termen."**

Răspuns pct. B.I.7.: *În Proiectul de Contract de delegare, conținutul art. 10.7*

"10.7. Operatorul are obligația de a întocmi și trimite factura pentru plata compensației în termen de 5 zile de la semnarea Raportului lunar de constatare. Entitatea Contractantă are obligația de a plăti compensația Operatorului în termenul legal de la emiterea facturii."

se va înlocui cu

"10.7. Operatorul are obligația de a întocmi și trimite factura pentru plata compensației în termen de 5 zile de la semnarea Raportului lunar de constatare. Entitatea Contractantă are obligația de a plăti compensația Operatorului în termen de 30 de zile de la emiterea facturii."

Cu privire la definirea termenul până la care să se efectueze această rectificare, prevederea este în conformitate cu modelul de Contract cadru de delegare din Ordinul comun ANRSC și ANAP 131/1401/2019.

Idem, în Proiectul Contractului de delegare, conținutul art. 9.6.,

"9.6. Entitatea Contractantă are obligația să facă plata Diferențelor de tarif în termenul legal de la emiterea facturii și a documentației justificative depusă de către Operator. Modelul de decont este prevăzut în Anexa nr. 7.4."

se va înlocui cu

"9.6. Entitatea Contractantă are obligația să facă plata Diferențelor de tarif în termen de 30 de zile de la emiterea facturii și a documentației justificative depusă de către Operator. Modelul de decont este prevăzut în Anexa nr. 7.4."

În contract nu se fac mențiuni asupra procentelor aplicabile sumelor datorate pentru penalitățile de întârziere.

8. "În Proiectul de Contract (Anexa 7 la HCJ) la punctul 6.1.1. litera h) solicitați Operatorului să prezinte "aviz stație de capăt". Programul de transport este întocmit și aprobat de Entitatea Contractantă, inclusiv prin stabilirea capetelor de traseu (autogară sau stație) în colaborare cu autoritățile locale din județul Iași. **Vă rugăm să eliminați această activitate din sarcina Operatorului."**

Răspuns pct. B.I.8.: *Stabilirea de către Entitatea Contractantă a stațiilor capăt de traseu pentru traseele din Programul de transport s-a realizat prin consultarea autorităților publice locale în privința acestor stații dar Consiliul Județean nu este în măsură să avizeze aceste stații sau să permită accesul operatorilor de transport, aceste prerogative fiind în competența autorităților publice locale. Prezentarea contractului de servicii autogară sau aviz stație de capăt se menține în proiectul de contract.*

9. "În Strategia de contractare (Anexa 3 la HCJ) ați precizat că "defalcarea cheltuielilor indirecte, administrative și generale ale societății (...) se poate face prin utilizarea unei chei de repartizare în funcție de ponderea cifrei de afaceri...". Dacă un operator efectuează și alte activități, cu o rată a profitului mai mare această cheie de repartizare se traduce într-o "penalizare" a acelor activități. De aceea, **vă rugăm să includeți și alte posibile chei de repartizare ca de ex.: număr autovehicule, nr. km. parcursi."**

Răspuns pct. B.I.9.: *Precizarea este în conformitate cu prevederile Ordinului nr. 272/2007 cu modificările și completările ulterioare. Cifra de afaceri este un element unitar care servește comparării ponderii diferitelor activități / servicii prestate de operator. Numărul de autovehicule, nr. de km. parcursi sunt elemente care pot sau nu interveni în diferitele alte activități realizate de operator, astfel încât nu se poate asigura o defalcare raportată la o referință unitară.*

10. "Pragurile impuse la Cerința referitoare la lista principalelor servicii prestate în mod corespunzător și în Secțiunea III.1.3-Capacitatea tehnică și profesională din proiectul Instrucțiunilor către ofertanți (Anexa nr. 5) nu sunt justificate și contravin dispozițiilor privind experiența similară potrivit art. 23 ind.

1 alin. 4 din Legea nr. 92/2007: "pentru îndeplinirea cerinței privind experiența similară, ofertanții/candidații 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." Prin urmare, **vă solicităm eliminarea pragurilor, iar experiența similară să fie dovedită numai prin licențele de traseu, cu indicarea veniturilor pe ultimii trei ani. Vă rugăm să țineți cont că obiectul contractului se referă la prestarea de servicii și nu de lucrări.**"

Răspuns pct. B.I.10.: Procedura de atribuire a contractelor de delegare se va desfășura în conformitate cu prevederile Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale. Pragurile (valorile) pentru experiența similară au fost calculate 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), astfel cum s-a justificat în cadrul Strategiei de contractare. 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 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. Valorile calculate ale cerinței referitoare la capacitatea tehnică și profesională reprezintă 3% din valoarea estimată a contractului pe 10 ani, fiind în măsură să ofere garanția capacității tehnice și profesionale de a presta Serviciul. Pentru Cerința privind situația economică și financiară au fost prevăzute în cadrul documentației de atribuire valori calculate ale cerinței referitoare la nivelul minim al mediei cifrei de afaceri anuală în domeniul contractului de 1% din valoarea estimată a contractului pe 10 ani. În măsura în care se îndeplinește cerința solicitată pentru cifra de afaceri nu vedem cum ofertanții nu ar putea îndeplini cerința privind experiența similară, aceasta din urmă fiind raportată la valoarea cumulată în ultimii 3 ani a veniturilor realizate din prestarea respectivelor servicii (reprezintă 3% din valoarea estimată a contractului, în timp ce pragul valori pentru media cifrei de afaceri în domeniul contractului reprezintă 1% din valoarea estimată a contractului).

Aceste praguri nu se elimină.

11. "La factorul de evaluare "nivelul tarifului" trebuie să se specifice clar faptul că punctajul la acest factor de evaluare se acordă pentru tariful mediu lei/km/loc ofertat, pentru ca în proiect se prevede doar faptul ca: "Punctajul la factorul de evaluare "Nivelul tarifului" se acordă pentru tariful mediu lei/km/loc pe grupa de trasee". **Vă solicităm rectificarea întregii documentații de atribuire și prevederea clară a faptului că oferta financiară trebuie să cuprindă obligatoriu nivelul tarifului mediu lei/km/loc ofertat.**"

Răspuns pct. B.I.11.: Pentru claritatea informațiilor furnizate ofertanților în cadrul documentației de atribuire cu privire la factorul de evaluare "nivelul tarifului", respectiv în Instrucțiuni către Ofertanți, Caietul de sarcini privind atribuirea contractului/contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ-teritoriale - Județul Iași, Formulare tipizate, la referințele privind factorul de evaluare "nivelul tarifului" se va modifica după cum urmează:

"Punctajul la factorul de evaluare "Nivelul tarifului" se acordă pentru tariful mediu lei/km/loc ofertat pe grupa de trasee. **Fundamentarea tarifului mediu lei/ kilometru/loc se întocmește pentru fiecare traseu în parte. Se va prezenta fundamentarea tarifului mediu lei/km/loc pe fiecare traseu din grupă și calculul tarifului mediu lei/km/loc pe grupa de trasee.**"

Sintagma din Caietul de sarcini privind atribuirea contractului, Strategia de contractare și Instrucțiuni către Ofertanți

"Punctajul la factorul de evaluare "Nivelul tarifului" se acordă pentru tariful mediu lei/km/loc pe grupa de trasee."

se va înlocui cu

"Punctajul la factorul de evaluare "Nivelul tarifului" se acordă pentru tariful mediu lei/km/loc ofertat pe grupa de trasee."

Astfel cum am precizat deja în cadrul răspunsurilor noastre, tariful reprezintă factor de evaluare din cadrul componentei tehnice, altfel spus este factor de evaluare de natură tehnică, cum este prevăzut în Ordinul comun ANRSC și ANAP 131/I401/2019 iar prețul este factorul de evaluare de

natură financiară. Oferta financiară va include informații doar asupra prețului total oferat. Tariful mediu lei/km/loc oferat va fi prezentat în cadrul propunerii tehnice.

12. "Formularul nr. 2 -Formular de propunere tehnica din Formulare tipizate (Anexa 6 la HCJ) are în cuprinsul său solicitări referitoare la derularea contractului și a obligațiilor ce pot fi îndeplinite în perioada de mobilizare (conform cap. 6 din Contractul de delegare aprobat la Anexa nr. 2 la Ordinul ANRSC nr. 131/2019) prevazute în formular la lit. C.2 (mod deținere atelier auto, modul de asigurare a spațiilor de parcare, stațiile de spălare, stații de alimentare, modul de deținere, modul de asigurare a personalului, minim o persoană de specialitate care să conducă activitatea de transport, certificate, minim de șoferi disponibili), lit D, D1, D2,D3-E-F (modul de executare a contractului, activități desfășurate în perioada de mobilizare, activități ce vor fi realizate pe parcursul derulării contractului, preluarea și includerea prevederilor din caietul de sarcini referitoare la riscuri).Dat fiind că oferta tehnică se raportează la momentul ofertării, iar formularele trebuie să faciliteze elaborarea și prezentarea ofertei iar nu să se raporteze la modul de derulare a contractului, **vă rugăm să eliminați din cuprinsul său solicitările referitoare la derularea contractului și a obligațiilor ce pot fi îndeplinite în perioada de mobilizare.**"

Răspuns pct. B.I.12.: Se elimină din Formularul nr. 2 FORMULAR DE PROPUNERE TEHNICĂ următoarele:

- de la punctul C.2. Cerințe specifice, punctele:

~~• modul de deținere (în proprietate sau să aibă contract de servicii) a unui atelier auto conform cerințelor din Caietul de sarcini privind atribuirea contractului/contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ teritoriale Județul Iași, pct. 8.2. (1) lit. I)~~

~~• modul de asigurare a spațiilor de parcare pentru autovehiculele folosite pentru realizarea serviciului conform cerințelor din Caietul de sarcini privind atribuirea contractului/contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ teritoriale Județul Iași, pct. 8.2 (1) lit. J)~~

~~• modul de deținere (în proprietate sau să aibă contract de servicii) a unei stații de spălare și igienizare autorizată conform cerințelor din Caietul de sarcini privind atribuirea contractului/contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ teritoriale Județul Iași, pct. 8.2 (1) lit. K)~~

~~• modul de deținere (în proprietate sau să aibă contract de servicii) a unei stații de alimentare carburanți și/sau energie electrică autorizată conform cerințelor din Caietul de sarcini privind atribuirea contractului/contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ teritoriale Județul Iași, pct. 8.2 (1) lit. L)~~

~~• modul de asigurare a personalului calificat și de resurse umane obligatorii pentru îndeplinirea contractului, astfel:~~

~~— minim o persoană de specialitate desemnată să conducă permanent și efectiv activitatea de transport cu certificat de competență profesională eliberat de Autoritatea Rutieră Română („ARR”) în conformitate cu Ordinul nr. 1214/2015 pentru aprobarea normelor privind pregătirea și atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere și cu Regulamentul (CE) nr. 1071/2009;~~

~~— minimul de șoferi disponibili, (necesar efectuării graficelor de circulație pe fiecare traseu în parte, cu respectarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului și O.G. nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora. Aceștia vor interveni în implementarea viitorului contract odată cu începerea prestării propriu zise a Serviciului. Documentele doveditoare ale modului în care în care ofertantul și a asigurat accesul la serviciile lor se vor prezenta în perioada de mobilizare. Documentele care susțin cele declarate în propunerea tehnică vor fi prezentate la momentul implicării acestora în implementarea contractului, nu la data limită de depunere.~~

~~precum și punctele D, E și F~~

~~D. Modalitatea de implementare a contractului~~

D.1. Condiții referitoare la contract

includeți aici informații despre modul de executare a contractului conform cerințelor din Caietul de sarcini privind atribuirea contractului/contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ teritoriale – Județul Iași, pct. 8.1.

D.2. În perioada de mobilizare vor fi desfășurate minim următoarele activități

includeți aici informații despre activitățile ce vor fi realizate în perioada de mobilizare conform cerințelor din Caietul de sarcini privind atribuirea contractului/contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ teritoriale – Județul Iași, pct. 8.2. (2)

D.3. DACĂ ESTE CAZUL includeți aici informații despre activitățile ce vor fi realizate conform cerințelor din Caietul de sarcini privind atribuirea contractului/contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ teritoriale – Județul Iași pct. 8.3.

E. Sistemul de transport public județean de persoane și condițiile de executare a contractului includeți aici informații despre Efectuarea transportului rutier public județean de persoane prin curse regulate, în condițiile legislației în vigoare, în aria administrativ teritorială a județului Iași (conform cerințelor din Caietul de sarcini pentru procedura de achiziție pct. 9.1.) pe Grupa de trasee ____ (conform cerințelor din Caietul de sarcini privind atribuirea contractului/contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ teritoriale – Județul Iași, pct. 9.2., 9.1.) așa cum este prezentat în Programul de transport public județean pe grupe de trasee al județului Iași.

F. Abordarea propusă pentru managementul riscurilor în cadrul Contractului, cu luarea în considerare a cerințelor incluse în Caietul de Sarcini [includeți aici informații conform prevederilor din Caietul de sarcini privind atribuirea contractului/contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ teritoriale – Județul Iași, pct. 2.6]

referitoare la derularea contractului și a obligațiilor ce pot fi îndeplinite în perioada de mobilizare.

La Formularul nr. 2 FORMULAR DE PROPUNERE TEHNICĂ, conținutul punctului G:

"G. Tariful mediu/km/loc pe lotul / grupa de trasee pentru care se depune oferta

Ofertăm tariful mediu/km/loc de _____ [lei/km/loc] [introduceți valoarea în cifre și litere din Formularul nr. 2.4 Fundamentarea tarifului unei călătorii pe Lotul / Grupa de trasee ____], fără TVA, la care se adaugă TVA de _____ [introduceți suma în cifre și litere], pentru Grupa de trasee ____ corespunzătoare Lotului ____"

se va modifica după cum urmează:

"G. Tariful mediu/km/loc pe lotul / grupa de trasee pentru care se depune oferta

Ofertăm tariful mediu/km/loc de _____ [lei/km/loc] [introduceți valoarea în cifre și litere pe Lotul / Grupa de trasee ____], fără TVA, la care se adaugă TVA de _____ [introduceți suma în cifre și litere], pentru Grupa de trasee ____ corespunzătoare Lotului ____, calculat în conformitate cu specificațiile punctului 5. (Notă) din cadrul Formularului nr. 2.4."

13. "În Formularul nr. 2, Formular de propunere tehnică, din Formulare tipizate (Anexa 6 la HCJ) ați introdus, în mod greșit, lit. G referitoare la tariful mediu/km/loc care este specific ofertei financiare. Această greșeală, dacă ar fi a ofertanților, poate conduce la descalificarea lor. La art. IV.3.4 în Instrucțiunile prevăzute la Anexa nr. 1 a Ordinului ANRSC nr. 131/2019, avem prevederea: "La încărcarea Ofertei/Solicitării de participare în SEAP, separarea informațiilor tehnice de cele financiare și încărcarea lor în rubricile special dedicate este obligatorie." **Propunerea tehnică nu poate să conțină informații privind tariful și, de aceea, vă rugăm să corectați formularul în sensul celor arătate.**"

Răspuns pct. B.I.13.: Tariful mediu lei/km/loc este specific ofertei tehnice. Astfel cum am mai precizat anterior, în conformitate cu prevederile Ordinului comun ANRSC și ANAP nr. 131/1401 din 2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu

autobuze, troleibuze și/sau tramvaie în raport de care ANAP va evalua documentația de atribuire a contractelor de delegare, Anexa nr. 1: Formular-cadru de Instrucțiuni către Ofertanți/Candidați, secțiunea Descriere, criteriul de atribuire cu factorii de evaluare, **prețul este factor de evaluare financiară** (reprezintă componenta financiară) iar **"nivelul tarifului"** privește componenta tehnică a ofertei.

"Nivelul tarifului" fiind parte a componentei tehnice, rămâne a fi specificat în cadrul ofertei tehnice.

14. "În Formularul nr. 6-FORMULAR DE OFERTA FINANCIARA (Anexa 6 la HCJ) nu ați prevăzut rubrica pentru inserarea tarifului mediu/km/loc ofertat care reprezintă un criteriu de evaluare a ofertelor și în funcție de care se stabilește prețul total ofertat dar și, ulterior, de către C.J., prețul biletelor. Punctajul prevăzut pentru factorii de evaluare nu se poate calcula fără ofertarea tarifului mediu/km/loc iar acesta se înserează doar în oferta financiară care, foarte important, va fi criptată. Art. 27 ind. 1 alin. (1) din Ordinul ANRSC NR. 272/2007 prevede expres faptul că: "tarifele de călătorie pentru serviciile publice de transport județean de persoane se stabilesc, prin calcul, de către consiliile județene în baza tarifului mediu pe km/loc ofertat de către operatorul de transport rutier desemnat câștigător al procedurii". Prin urmare, tariful se fundamentează și ofertează iar valoarea totală pe grupă trebuie calculată în funcție de tariful mediu ofertat. **De aceea, vă rugăm să corecetați formularul și să inserați rubrica pentru tariful mediu/km/loc ofertat.**"

Răspuns pct. B.I.14.: În Formularul nr. 2.4 FUNDAMENTAREA TARIFULUI MEDIU LEI/KM/LOC va fi fundamentat și calculat tariful mediu lei/km/loc pentru fiecare traseu din Grupa de trasee/Lotul pentru care se depune oferta iar tariful mediu lei/km/loc pentru întreaga Grupă de trasee/Lotul pentru care se depune oferta se va calcula în maniera indicată în cadrul punctului 5 (Notă) din cadrul Formularului nr. 2.4. și indicată în cadrul Caietului de sarcini privind atribuirea contractului/contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ-teritoriale - Județul Iași, acesta (tariful mediu lei/km/loc ofertat) urmând a fi menționat în Formularul nr. 2 FORMULAR DE PROPUNERE TEHNICĂ.

15. "De la Anexa nr. 5.1 a proiectului de Contract de delegare (Anexa 7 la HCJ) **vă solicităm eliminarea punctelor 4-7 de la alin. (3) cap. Cerințe minime pentru mijloace de transport** deoarece acestea nu sunt prevăzute în Anexa nr. 5.1 la Contractul cadru aprobat de Ordinul ANRSC nr. 131/2019 și sunt contrare prevederilor contractuale (de exemplu pct 4-referitor la adaptarea mijloacelor de transport la nevoile persoanelor cu handicap- contravine dispozițiilor art. 14.10.22 din contractul cadru)."

Răspuns pct. B.I.15.: La Anexa nr. 5.1, alin (3) Cerințe minime pentru mijloace de transport a proiectului de Contract de delegare, se elimină punctele 4-7, conținutul punctelor 5-7 regăsindu-se la art. 13.7. Sistemul de taxare din proiectul de Contract de delegare, în conformitate cu prevederile Ordinul ANRSC nr. 131/2019.

16. "De la Anexa nr. 5.2 a proiectului de Contract de delegare (Anexa 7 la HCJ) **vă solicităm eliminarea literelor k) "Casa de marcat fiscală" și m) "Sistem de management al traficului (GPS)"** deoarece nu sunt prevăzute în Anexa nr. 5.2. la Contractul cadru aprobat de Ordinul ANRSC nr. 131/2019."

Răspuns pct. B.I.16: Punctele k) Casă de marcat fiscală și m) Sistem de management al traficului (GPS) se mențin la Anexa nr. 5.2 a proiectului de Contract de delegare. În Anexa nr. 5.2 la Contractul cadru aprobat prin Ordinul ANRSC nr. 131/2019 acestea sunt prevăzute la punctul l) Alte dotări (casă de marcat fiscală, componente aferente sistemului de management al traficului etc.).

17. "La Capitolul 6 punctul 6.1.- Mecanismele de plată în cadrul contractului din Strategia de contractare (Anexa 3 la HCJ) se prevede că Operatorul va încasa numai veniturile din vânzarea titlurilor de călătorie fără a fi menționate compensațiile sau diferențele de tarife. **Vă rugăm să completați în mod corespunzător prin precizarea tuturor mecanismelor de plată.**"

Răspuns pct. B.I.17.: *Capitolul 6, punctul 6.1 Mecanismele de plată în cadrul contractului din Strategia de contractare, se modifică după cum urmează:*

„6.1 Mecanismele de plată în cadrul contractului

Operatorul de transport va încasa veniturile din vânzarea Titlurilor de călătorie pentru Serviciile publice de transport călători prestate în baza Contractului de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ-teritoriale - Județul Iași și va avea dreptul la plata Compensatiei și a Diferențelor de tarif în termenii și condițiile prevăzute în Contractul de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a județului Iași și conform prevederilor legale în vigoare. Operatorul are obligația de a asigura transportul elevilor în condițiile legii, iar mecanismul de decontare a cheltuielilor pentru transportul elevilor este conform normelor în vigoare.”

18. “În cuprinsul Caietului de sarcini privind atribuirea contractului (Anexa 4 la HCJ) am sesizat neconcordanțe/diferențe la nr. de km. de pe trasee. **Vă rugăm să corectați toate aceste greșeli. De asemenea, vă rugăm să luați în calcul actualizarea Programului de transport pentru eliminarea greșelilor privind nr. de km. de pe trasee, înainte de demararea procedurilor de licitație.**”

Răspuns pct. B.I.18.: *Nr. de km. de pe trasee din Caietul de sarcini privind atribuirea contractului sunt cei din Programul de transport aprobat prin HCJ Iași nr. 336/34.09.2024. S-au efectuat verificările specifice și nu rezultă neconcordanțe/diferențe în ce privește numărul de km. pe trasee. Nu s-a specificat în această propunere care sunt în clar acele neconcordanțe/diferențe la nr. de km. de pe trasee.*

19. “La cap.2, punctul 2.3 al proiectului de Contract (Anexa 7 la HCJ) precizați că: ”Entitatea contractantă își rezervă dreptul de a suplimenta (...) cantitatea serviciilor (...) în situația în care devine necesară prelungirea de trasee, introducerea de curse suplimentare sau noi stații.” **Vă solicităm să introduceți și un punct care să prevadă reducerea cantității serviciilor pentru situația în care devine necesară eliminarea unor curse sau stații.**”

Răspuns pct. B.I.19.: *Conținutul punctului 2.3 al Capitolului 2 din proiectul de Contract este în conformitate cu prevederile Contractului cadru de delegare din Ordinul comun ANRSC și ANAP 131/1401/2019. În Regulamentul Serviciului, la art. 21.(1) sunt prevăzute toate situațiile în care Programul de transport poate fi actualizat, inclusiv situațiile ce implică eliminarea unor curse sau stații, ceea ce conduce implicit la reducerea cantității serviciilor. În plus, la art. 13.3. Elaborarea Programului de Transport din proiectul de Contract de delegare, la punctul (2) 13.3.2. se specifică: Numărul total de kilometri din Programul de transport nu va putea varia de la un an la altul cu mai mult de 10% în plus, sau 10% în minus, față de numărul de kilometri din anul anterior, decât cu acordul expres prealabil și scris al Operatorului.*

Rezultă astfel că situația reducerii cantității serviciilor este prevăzută prin prevederile contractuale.

20. “La cap. 13, punctul (3), 13.1.3. al proiectului de Contract (Anexa 7 la HCJ) se prevede că: ”Operatorul va întocmi un Program anual de întreținere și reparare a mijloacelor de transport până la 31 octombrie a anului precedent celui pentru care se întocmește...Pe lângă caracterul inoportun al utilității unei asemenea sarcini birocratice din dreptul Operatorului, vă menționăm că reparațiile în cazul autobuzelor sunt necesare, în general, în urma unor evenimente neprevăzute. **De aceea, vă rugăm să eliminați această prevedere din Contract.**”

Răspuns pct. B.I.20: *Articolul a fost inclus având în vedere prevederile Anexei nr. 2: Contract-cadru de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane din Ordinul Comun ANRSC și ANAP 131/1401/2019, având în vedere exigențele ANAP privind verificarea documentației de atribuire. Prevederile articolului au fost adaptate la particularitățile serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate la nivelul județului Iași în cadrul căruia nu se pune la dispoziție infrastructură de transport constând în mijloace de transport, fiind vorba doar de infrastructura de transport proprie a Operatorului utilizată pentru prestarea serviciului. Prevederea se menține în proiectul de Contract.*

B.II. Propuneri de clarificare

1. Punctul 12.1 din Caietul de sarcini (Anexa 4 la HCJ) prevede: "Fundamentarea tarifului se întocmește pentru fiecare traseu în parte și pentru grupa de trasee. Se va prezenta fundamentarea tarifului pe fiecare traseu din grupă și fundamentarea tarifului pe grupa de trasee." Fundamentarea tarifului nu poate fi făcută pe grupe de trasee, atât timp cât Ordinul ANRSC nr. 272/2007 prevede doar fundamentarea tarifului mediu/km/loc. Pentru grupa de trasee, tariful se calculează prin media aritmetică pornind de la tariful fundamentat pe fiecare traseu. **Vă solicităm să precizați dacă tariful pe grupa de trasee se calculează ca medie aritmetică simplă a tarifelor traseelor sau ca medie aritmetică ponderată cu nr. de km. ai fiecărui traseu.**

Răspuns pct. B.II.1.: Modul de calcul a tarifului mediu lei/km/loc pe grupa de trasee a fost expus în cadrul Caietului de sarcini privind atribuirea contractului/contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ-teritoriale - Județul Iași și în cadrul formularelor tipizate:

Pentru calculul tarifului mediu lei/km/loc pe grupa de trasee se vor lua în calcul:

- Valoare totală servicii de transport (VI+VII) pentru toate traseele din cadrul grupei (obținută din însumarea valorii totale a serviciilor de transport din fundamentarea tarifului aferentă fiecărui traseu);
- Număr total de km planificați anual = numărul total de km planificați total/grupa de trasee, în conformitate cu prevederile caietului de sarcini;
- Cap. m. (loc) – se calculează conform formulei:

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

Cap. 1 - capacitatea de transport a autobuzului 1 din lista de vehicule active pentru grupa pentru care se depune oferta (nr. locuri pe scaune astfel cum este menționat în certificatul de clasificare);

Cap. 2 - capacitatea de transport a autobuzului 2 din lista de vehicule active pentru grupa pentru care se depune oferta (nr. locuri pe scaune astfel cum este menționat în certificatul de clasificare);

Cap. n - capacitatea de transport a autobuzului N din lista de vehicule active pentru grupa pentru care se depune oferta (nr. locuri pe scaune astfel cum este menționat în certificatul de clasificare);

A_N - numărul total de autobuze;

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

Astfel se vor modifica:

a. Formulare tipizate

1. **Titlul Formularului nr. 2.4** - „Fundamentarea tarifului unei călătorii - STRUCTURA pe elemente de cheltuieli pentru stabilirea tarifului pentru serviciul public județean de persoane efectuat prin curse regulate pe traseul _____ din grupa de trasee ___ / lot ___”

se va modifica astfel:

“Fundamentarea tarifului mediu lei/km/loc - STRUCTURA pe elemente de cheltuieli pentru stabilirea tarifului pentru serviciul public județean de persoane efectuat prin curse regulate pe traseul _____ din grupa de trasee ___ / lot ___”

2. Nota 4. din cadrul formularului 2.4.

Sintagma “Fundamentarea tarifului se întocmește pentru fiecare traseu în parte și pentru grupa de trasee. Se va prezenta fundamentarea tarifului pe fiecare traseu din grupă și fundamentarea tarifului pe grupa de trasee.”

se va modifica după cum urmează:

“Fundamentarea tarifului mediu lei/ kilometru/loc se întocmește pentru fiecare traseu în parte. Se va prezenta fundamentarea tarifului mediu lei/km/loc pe fiecare traseu din grupă și calculul tarifului mediu lei/km/loc pe grupa de trasee în conformitate cu punctul 5. de mai jos.”

b. Caietul de sarcini privind atribuirea contractului/contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ-teritoriale - Județul Iași

1. În Caietul de sarcini privind atribuirea contractului/contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ-teritoriale - Județul Iași, la pagina 22 din 55, sintagma

“Tariful mediu pe kilometru loc” se stabilește pentru grupa de trasee.

Fundamentarea tarifului mediu pe kilometru loc se întocmește pentru fiecare traseu în parte și pentru grupa de trasee.

se va înlocui cu

“Tariful mediu pe kilometru/loc” se stabilește pentru fiecare traseu. Fundamentarea tarifului mediu lei/kilometru/loc se întocmește pentru fiecare traseu în parte. Se va prezenta fundamentarea tarifului mediu lei/km/loc pe fiecare traseu din grupă și calculul tarifului mediu lei/km/loc pe grupa de trasee.”

2. În Caietul de sarcini privind atribuirea contractului/contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ-teritoriale - Județul Iași, la pagina 51 din 55, sintagma

- Formularul nr. 2.4. – Fundamentarea tarifului unei călătorii

Fundamentarea tarifului se întocmește pentru fiecare traseu în parte și pentru grupa de trasee.

Se va prezenta fundamentarea tarifului pe fiecare traseu din grupă și fundamentarea tarifului pe grupa de trasee.

se va înlocui cu:

“Fundamentarea tarifului mediu lei/km/loc se întocmește pentru fiecare traseu în parte. Se va prezenta fundamentarea tarifului mediu lei/km/loc pe fiecare traseu din grupă și calculul tarifului mediu lei/km/loc pe grupa de trasee.”

c. Instrucțiuni către Ofertanți

1. În cadrul Instrucțiunilor către Ofertanți, la toate loturile, sintagma:

”Punctajul la factorul de evaluare “Nivelul tarifului” se acordă pentru tariful mediu lei/km/loc pe grupa de trasee. Fundamentarea tarifului mediu lei/kilometru/loc se întocmește pentru fiecare traseu în parte și pentru grupa de trasee.”

se va înlocui cu

”Punctajul la factorul de evaluare “Nivelul tarifului” se acordă pentru tariful mediu lei/km/loc ofertat pe grupa de trasee. Fundamentarea tarifului mediu lei/kilometru/loc se întocmește pentru fiecare traseu în parte. Se va prezenta fundamentarea tarifului mediu lei/km/loc pe fiecare traseu din grupă și calculul tarifului mediu lei/km/loc pe grupa de trasee.”

2. În cadrul Instrucțiunilor către Ofertanți, la secțiunea IV.3.1. MODUL DE PREZENTARE A PROPUNERII TEHNICE, sintagma

- Formularul nr. 2.4. – Fundamentarea tarifului unei călătorii

Fundamentarea tarifului se întocmește pentru fiecare traseu în parte și pentru grupa de trasee. Se va prezenta fundamentarea tarifului pe fiecare traseu din grupă și fundamentarea tarifului pe grupa de trasee.

se va înlocui cu:

”- Formularul nr. 2.4. – Fundamentarea tarifului mediu lei/km/loc
Fundamentarea tarifului mediu lei/km/loc se întocmește pentru fiecare traseu în parte. Se va prezenta fundamentarea tarifului mediu lei/km/loc pe fiecare traseu din grupă și calculul tarifului mediu lei/km/loc pe grupa de trasee.”

2. “La punctul 12.2 din Caietul de sarcini (Anexa 4 la HCJ) ați menționat că ”Informațiile indicate de operatorii economici din propunerea financiară și/sau fundamentări/justificări de preț/cost ca fiind confidențiale trebuie să fie însoțite de dovada care le conferă caracterul de confidențialitate...”Potrivit prevederilor legale, fiecare ofertă este confidențială și, în acest sens, vă rugăm să **detaliați mențiunea invocată în ceea ce privește etapa de licitație la care se referă, tipul de documente etc.”**

Răspuns pct. B.II.2: *Mențiunea este în conformitate cu prevederile Legii 99/2016 privind achizițiile sectoriale, respectiv art. 70, alin (1) și (4). Dovada care le conferă caracterul de confidențialitate este reprezentată de referințele și motivele prezentate de ofertant în cadrul Formularelor 4 și 5 din documentația de atribuire cu privire la motivele pentru care datele sunt confidențiale, în accepțiunea Legii nr. 99/2016: "întrucât sunt: date cu caracter personal, secrete tehnice sau comerciale sau sunt protejate de un drept de proprietate intelectuală. Caracterul confidențial se aplică doar asupra datelor/informațiilor indicate și dovedite ca fiind date cu caracter personal, secrete tehnice sau comerciale sau sunt protejate de un drept de proprietate intelectuală."*

3. "La Secțiunea IV. 4-Oferta neconformă din Instrucțiuni către ofertanți (Anexa 5 la HCJ) nu s-au trecut dispozițiile din Anexa nr. 1 la Ordinul ANRSC nr. 131/2019 în ceea ce privește respingerea ofertei ca neconformă în situația în care "v. [în cadrul unei proceduri de atribuire pentru care s-a prevăzut defalcarea pe loturi] oferta este prezentată fără a se realiza distincția pe loturile ofertate, din acest motiv devenind imposibilă aplicarea criteriului de atribuire pentru fiecare lot în parte;". **Vă solicităm să prezentați motivația pentru care ați eliminat acest caz de respingere a ofertei ca neconformă și, evident, să îl introduceți."**

Răspuns pct. B.II.3.: *Dispozițiile din Anexa nr. 1 la Ordinul ANRSC nr. 131/2019 în ceea ce privește respingerea ofertei ca neconformă în situația în care "v. [în cadrul unei proceduri de atribuire pentru care s-a prevăzut defalcarea pe loturi] oferta este prezentată fără a se realiza distincția pe loturile ofertate, din acest motiv devenind imposibilă aplicarea criteriului de atribuire pentru fiecare lot în parte;" nu au fost introduse deoarece încărcarea ofertelor pe SEAP se va face în secțiuni predeterminate pentru fiecare lot în parte în ce privește Documentele de ofertă tehnică, Factorii de evaluare și Oferta financiară, astfel încât nu există posibilitatea de a nu realiza distincția pe loturile ofertate.*

În conformitate cu dispozițiile din Anexa nr. 1 la Ordinul ANRSC nr. 131/2019 în ceea ce privește respingerea ofertei ca neconformă, vom introduce la Secțiunea IV. 4-Oferta neconformă din Instrucțiuni către ofertanți punctul "v. [în cadrul unei proceduri de atribuire pentru care s-a prevăzut defalcarea pe loturi] oferta este prezentată fără a se realiza distincția pe loturile ofertate, din acest motiv devenind imposibilă aplicarea criteriului de atribuire pentru fiecare lot în parte;" în cadrul Secțiunea IV. 4. EVALUAREA OFERTELOR, la Oferta neconformă.

Se va modifica conținutul prin inserarea în Instrucțiuni către Ofertanți, la Secțiunea IV. 4. EVALUAREA OFERTELOR, la Oferta neconformă, a respectivei situații în care oferta este considerată neconformă.

4. "În formularul nr. 9-Acord de asociere (Anexa 6 la HCJ) la art. 4.3 și 4.8 se prevede faptul că reprezentantul asocierii desfășoară toate activitățile, primește plăți pentru și în numele oricărui membru al asocierii, inclusiv penalități și amenzi. Considerăm faptul că **aceste dispoziții trebuie să fie ori eliminate, ori reformulate în așa fel încât să se refere la liderul de asociere iar nu la reprezentantul desemnat. În privința activităților, plăților amenzilor și penalităților, să se prevadă în concret, de la caz la caz, dacă se poate angaja răspunderea liderului de asociere sau nu, având în vedere că derularea contractului se face în comun.**"

Răspuns pct. B.II.4: *Prevederile se referă la liderul de asociere, reprezentantul desemnat al Asocierii fiind Liderul de asociere, astfel cum reiese din conținutul formularului de Acord de asociere. În cadrul formularului de Acord de asociere s-a prevăzut faptul că Părțile vor răspunde solidar în fața Entității Contractante în ceea ce privește toate obligațiile și responsabilitățile decurgând din sau în legătură cu contractul sectorial, și individual pentru faptele care constituie contravenție în domeniul Serviciului conform regulamentului și nu influențează realizarea indicatorilor de performanță prevăzuți în contractul de delegare a serviciului.*

În modelul de Acord de asociere, la Notă s-a specificat faptul că: Clauzele acestui acord sunt obligatorii, părțile putând adăuga și alte clauze.

5. În cuprinsul Regulamentului serviciului (Anexa 1 la HCJ) și al Caietului de sarcini (Anexa 4 la HCJ) se menționează, pe de o parte, că Serviciul public nu este compensat iar, pe de altă parte, că diferențele de tarif intră în calculul compensației. Chiar Contractul de delegare (Anexa 7 la HCJ) prin

anexele sale 8.1. și 8.2. prevăd modul de calcul al compensației. **Având în vedere că există posibilitatea ca, pe parcursul derulării Contractului, să intervină necesitatea compensării Operatorului, vă rugăm să ne precizați procedura pe care o aveți în vedere.**

Răspuns pct. B.II.5: *Procedura de acordare a Compensației este prevăzută în cadrul proiectului de Contract de delegare. La momentul de față, în lipsa unor sume aferente Compensației care să fi fost prevăzute în bugetul județean și care să fie estimate anual de către Entitatea Contractantă și argumentate cu dovezi acceptate și informate de către Consiliul Județean Iași și până la stabilirea unei proceduri de monitorizare, control și verificare a sumelor aferente Compensației, aprobate de Entitatea Contractantă și însușită de factorii interesați, serviciul NU este compensat.*

Astfel, conținutul lit. a), alin (3), art. 20 din **Regulamentul Serviciului** se modifică după cum urmează:

„(3) La întocmirea **Programului de transport** se vor avea în vedere următoarele:

a) **înființarea grupelor de trasee, astfel încât Județul Iași - Consiliul Județean Iași, va putea impune prin Contract, obligații de serviciu public, acordând în schimbul îndeplinirii acestora, drepturi exclusive de operare a Serviciului pe respectivele grupe de trasee, acesta nefiind un Serviciu public compensat, în lipsa unor sume aferente Compensației care să fi fost prevăzute în bugetul județean și care să fie estimate anual de către Entitatea Contractantă și justificate cu dovezi acceptate și informate de către Consiliul Județean Iași și până la stabilirea unei proceduri de monitorizare, control și verificare a sumelor aferente Compensației, aprobate de Entitatea Contractantă și însușită de factorii interesați.**”

6. “La art. 34 (1) punctul 27 din Regulamentul serviciului (Anexa 1 la HCJ) impuneți obligația emiterii abonamentelor ”pe toate traseele componente ale grupei de trasee în numele Asocierii de operatori de transport – acolo unde este cazul...”. **Vă rugăm să clarificați dacă fiecare operator dintr-o asocierie emite abonamente proprii pe traseele pe care le efectuează sau aveți în vedere o altă procedură.**”

Răspuns pct. B.II.6: *La respectivul art. s-a prevăzut că emiterea abonamentelor trebuie asigurată în numele Asocierii de operatori de transport, acolo unde este cazul, în situația în care există trasee executate în comun de membrii asocierii. În rest, abonamentele se emit în numele operatorului care efectuează traseul.*

7. “La litera s) a art. 38 din Regulamentul serviciului (Anexa 1 la HCJ) menționați obligația Operatorului de a comunica ”înmatriculările autobuzelor cu care efectuează Serviciul, intervenite ulterior atribuirii licențelor de traseu.” **Vă rugăm să precizați dacă vă referiți la autobuzele cu care Operatorul preia fluxurile suplimentare de călători sau aveți în vedere (și) alte situații.**”

Răspuns pct. B.II.7: *Situațiile se referă la înmatriculările autobuzelor cu care se efectuează Serviciul și care au fost oferite în cadrul procedurii de atribuire a contractelor de delegare. Astfel este necesar a fi comunicate numerele de înmatriculare a autobuzelor care la momentul atribuirii licențelor de traseu erau în leasing, iar la terminarea leasing-ului acestora li se modifică numerele de înmatriculare sau numerele de înmatriculare a autobuzelor care înlocuiesc vehiculele oferite și prevăzute în licența de traseu.*

8. “La art. 45(1) punctul I din Regulamentul Serviciului (Anexa 1 la HCJ) faceți referire la așa-numitele ”cursuri neregulate”. **Având în vedere că acestea nu sunt definite, vă rugăm să ne precizați cum apreciați o cursă ca fiind neregulată**”

Răspuns pct. B.II.8.: *Cursele neregulate sunt definite în cadrul Anexei 12 la Proiectul Contractului de delegare - Metodologia de monitorizare și evaluare a Programului de Transport.*

9. “Conform art. 12 pct. 28 din Caietul de sarcini al serviciului (Anexa 2 la HCJ) Operatorul trebuie să îndeplinească cerința de a fundamenta ”necesarul anual de fonduri pentru investiții din surse proprii, precum și diferența de tarif pentru protecție socială (...) pentru a fi supuse aprobării Consiliului Județean Iași. Să înțelegem de aici că, de ex., **pentru a achiziționa un autobuz care să înlocuiască altul uzat, defect etc. cu care efectuează curse pe un traseu Operatorul trebuie să fundamenteze achiziția în avans (cu cât timp înainte?!) și să obțină aprobarea printr-o Hotărâre de Consiliu Județean? Atunci**

când Consiliul Județean instituie tarife reduse pentru protecție socială, Operatorul trebuie să fundamenteze necesarul anual de fonduri și să obțină aprobarea prin Hotărâre de Consiliu județean? Deși Consiliul a instituit acele tarife reduse pentru protecție socială?”

Răspuns pct. B.II.9.: Caietul de sarcini al serviciului a fost întocmit cu respectarea prevederilor Ordinului 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local. ANAP solicită ca întocmirea Caietului de sarcini al Serviciului să se realizeze prin transcrierea articolelor din Caietul de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local aprobat prin Ordinul nr. 972/2007. Acesta a fost întocmit, astfel cum indică și titlul pentru serviciile de transport local și nu a cunoscut de la publicare niciun fel de modificări / adaptări la serviciile de transport public județean. În Proiectul de Contract de delegare nu sunt prevăzute investiții în sarcina Operatorului. Pentru achiziția unui autobuz care să înlocuiască un altul uzat, defect etc. cu care se efectuează curse pe un traseu nu este necesară fundamentarea achiziției în avans și nici aprobarea printr-o Hotărâre de Consiliu Județean. În înțelesul prevederilor Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local aprobat prin Ordinul nr. 972/2007, atunci când se instituie tarife reduse pentru protecția socială, Operatorul trebuie să fundamenteze necesarul anual de fonduri pentru a fi supuse hotărârii consiliului județean astfel încât aceste fonduri să fie prevăzute în buget.

10. “În cuprinsul Strategiei de contractare (Anexa 3 la HCJ) se precizează: ”Dacă un grup de Operatori Economici depune o Ofertă în comun în cadrul unei Asocieri, cerința minimă de calificare ”nivelul minim al mediei cifrei de afaceri anuală în domeniul obiectului Contractului” poate fi îndeplinită de oricare dintre membrii Asocierii” și Ofertantul are dreptul ”de a invoca sprijinul unui Terț susținător.” **Ne punem întrebarea: de ce nu se ia în calcul cifra de afaceri a tuturor membrilor Asocierii și, dacă nu este suficient, abia atunci să intervină necesitatea sprijinului unui Terț susținător?”**

Răspuns pct. B.II.10: Prevederea potrivit căreia nivelul minim al mediei cifrei de afaceri anuală în domeniul obiectului Contractului poate fi îndeplinită de oricare dintre membrii Asocierii semnifică faptul că cerința poate fi îndeplinită atât în mod cumulativ de toți membrii asocierii dar și de către oricare membru al Asocierii dacă acesta este în măsură să îndeplinească cerința de unul singur. Prevederea nu exclude situația îndeplinirii Cerinței privind situația economică și financiară prin cumul de către membrii asocierii.



Administrator public al Județului Iași,
Ștefan-Andrei Cazacu

Îmi asum în totalitate responsabilitatea corectitudinii și legalității
în solidar cu întocmitorul înscrisului

Director executiv,
Marieta Filipoaie

Îmi asum în totalitate responsabilitatea corectitudinii și legalității
în solidar cu întocmitorul înscrisului

Valentin Călin

Îmi asum responsabilitatea pentru fundamentarea,
corectitudinea și legalitatea întocmirii acestui înscris oficial

Petru Hoșea