



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



Nr. 15896 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 SC TRIP SRL**

Propunerea nr. 1

1. Solicitam eliminarea prevederilor art 34 pct. 27 și art. 37 lit a) din proiectul Regulamentului, având în vedere faptul ca emiterea abonamentelor se va face individual pe fiecare traseu component al grupei, de operatorul care efectueaza traseul, conform contractului de asociere, urmand ca acesta sa incaseze direct tarifele.

Atat timp cat fiecare operator din asociere incaseaza direct biletele (conform art. 34 pct. 26 din proiect), atunci și abonamentele trebuie eliberate de fiecare operator în parte, pe traseul pe care îl efectueaza, conform contractului de asociere.

Răspuns la propunerea nr. 1: *La respectivele articole (art. 34 pct. 27 și art. 37 lit. a) din proiectul Regulamentului) 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.*

Propunerea nr. 2

2. În privința condițiilor ce trebuie îndeplinite de operatori pentru înlocuirea autobuzelor cu care au obținut licența de traseu (art. 35 alin. 2 din proiectul Regulamentului), va rugăm să precizați care sunt, în concret, condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească autobuzul înlocuitor, și unde sunt prevăzute/enumerate expres acestea.

De asemenea, trebuie să se specifice clar dacă în cadrul acestor condiții tehnice intra și capacitatea ofertată sau doar capacitatea minimă prevăzută în program.

Răspuns la propunerea nr. 2: *Cerințele tehnice ale autobuzelor se referă la: capacitatea de transport, norma de poluare, dotarea cu instalație de aer condiționat, utilizarea combustibililor alternativi. În cadrul condițiilor tehnice intră atât capacitatea ofertată, cât și capacitatea prevăzută în program (exprimată în număr minim de locuri).*

*În acest sens, 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 ofertat, 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”;*

Propunerea nr. 3

3. In privinta masinilor de rezerva prevazute, va rugam sa specificati daca acestea vor fi punctate sau nu si ce conditii minime trebuie sa indeplineasca acestea in raport cu masinile active propuse in oferta.

Avand in vedere ca masinile de rezerva vor fi folosite doar cu caracter extraordinar si temporar, propunerea noastra este ca acestea sa indeplineasca doar criteriul capacitate de transport si cel de dotarea cu aer conditionat, corespunzator cu masinile active din oferta.

Răspuns la propunerea nr.3: În calculul punctajului ofertei se vor acorda punctaje și autobuzelor de rezervă la toți factorii de evaluare prevăzuți, astfel cum s-a precizat în documentația de atribuire. Acestea vor trebui să îndeplinească cel puțin capacitatea prevăzută în Programul de transport pentru vehiculele de rezervă iar norma de poluare (cerință aplicată și vehiculelor active) trebuie să fie minim Euro 5, în caz contrar, oferta fiind declarată neconformă.

Propunerea nr. 4

4. In Anexa nr. 3 la proiect-STRATEGIA DE CONTRACTARE, pragurile impuse la Cerinta referitoare la lista principalelor servicii prestate in mod corespunzator nu sunt justificate si contravin dispozitiilor privind experienta similara (art. 23 ind. 1 alin. 4 din Lg. nr. 92/2007), care dau posibilitatea operatorilor de a se califica la procedura doar prin prezentarea licentelor de traseu pe ultimii trei ani, cu indicarea veniturilor realizate, fara ca aceste venituri sa constituie un prag pentru calificare.

Prin urmare, solicitam eliminarea pragurilor, iar experienta similara sa fie dovedita doar prin licentele de traseu, cu indicarea veniturilor pe ultimii trei ani. Va rugam sa tineti cont ca obiectul contractului se refera la prestarea de servicii si nu de lucrari.

-Aceleasi solicitari si amendamente le avem si pentru **Sectiunea III.1.3-Capacitatea tehnica si**

profesionala- din proiectul Instructiunilor catre ofertanti -Anexa nr. 5.

Conform Instructiunilor aprobate la Anexa nr. 1 la Ordinul ANRSC nr. 131/2019:

CAPACITATEA TEHNICĂ ȘI PROFESIONALĂ: "Conform art. 23¹ 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. "

Eliminarea obligatiilor (de la art. 5.2.1 din proiect) prevazute a fi indeplinite in perioada de mobilizare, deoarece contavin dispozitiilor art. 6.2 din contractul de delegare cadru prevazut la Anexa nr. 2 la Ordinul ANRSC nr. 131/2019.

Răspuns la propunerea nr.4: 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.

În ce privește obligațiilor de la art. 5.2.1 din proiect, respectiv din Caietul de sarcini privind atribuirea, prevăzute a fi îndeplinite în perioada de mobilizare, acestea sunt în acord cu dispozițiile art. 6.2 din contractul de delegare cadru prevăzut în Anexa nr. 2 la Ordinul ANRSC nr. 131/2019 și fiecare cerință este justificată prin temeiul legal în baza căruia este solicitată.

Propunerea nr. 5

5. Referitor la factorii de evaluare prevăzuți în proiectul Caietului de sarcini-Anexa nr.4, menționăm faptul că aceștia au fost stabiliți cu încălcarea prevederilor art. 4 alin. (2) din Ordinul ANRSC nr. 131/2019 și art. 23 ind.1 alin. (5) din Lg. nr. 92/2007, motiv pentru care solicităm eliminarea factorului de evaluare „Prețul ofertei-Valoarea totală oferită pe 10 ani a contractului pe lot/grupa de trasee)-PPO, având în vedere că nu este enumerat la art. 23 ind.1 din Lg. nr. 92/2007, neputând fi utilizat în cadrul procedurii.

Conform prevederilor art. 4 alin. (2) din Ordinul ANRSC nr. 131/2019: „În cazul delegării gestiunii serviciului public de transport local sau județean de persoane prin curse regulate, realizat cu autobuze, entitatea contractantă utilizează, în aplicarea criteriului de atribuire prevăzut la alin. (1) lit.

a) factorii de evaluare prevăzuți la art. 23¹ alin. (5) din Legea nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare.

Factorii de evaluare prevăzuți la art. 23 ind.1 alin. (5) din Lg. nr. 92/2007 sunt:

”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.”

Prin urmare, solicităm respectarea acestor factori de evaluare, enumerați expres și limitativ de lege.

De asemenea, factorul de natura financiară este nivelul tarifului, în baza căruia se calculează valoarea totală oferită pe 10 ani și se prevede în oferta financiară, iar nu prețul ofertei. Nivelul tarifului nu poate fi acceptat ca făcând parte din oferta tehnică, așa cum greșit apare în proiect și se reia în întreaga documentație de atribuire.

a) importanța caracteristicilor tehnice/funcționale considerate a reprezenta un avantaj calitativ, de mediu și/sau social ce poate fi punctat; sau

b) cuantumul valoric al avantajelor de natură financiară pe care ofertanții le pot oferi prin asumarea unor angajamente suplimentare în raport cu cerințele minime prevăzute în caietul de sarcini sau documentul descriptiv.”

În acest context, considerăm faptul că ponderea de 30 de puncte acordată factorului de evaluare „Capacitatea de transport” nu reflectă în mod corect importanța caracteristicilor tehnice și nu reprezintă un avantaj real, în contextul stabilirii unei capacități minime de transport în program, așa cum aceasta a fost fundamentată prin studiul de specialitate/mobilitate/trafic, efectuat de CERTRANS LEVEL SRL (dovedindu-se faptul că nu este necesară o capacitate mai mare de transport decât cea medie, mai multe locuri în autobuz nereprezentând un avantaj).

Importanța factorului de evaluare referitor la capacitate, prin acordarea unui punctaj mai mare decât cel acordat celorlalți factori ce tin de calitate, siguranță și condițiile de mediu nu este justificată în Strategia de contractare, ponderea acordată putând distorsiona rezultatul procedurii. Acordarea unui punctaj atât de mare acestui criteriu, coroborat cu criteriul „vechimea medie a parcului de autobuze”, ar însemna că operatorul poate propune un autobuz cu capacitate mare de transport dar mult mai vechi. Spre exemplu: un autobuz de 19 locuri, an de fabricație 2025 ar avea punctaj cumulativ la cele două criterii menționate de 33,4 puncte și un autobuz cu 50 de locuri fabricat în 2017 ar cumula 35 puncte. Adică un autobuz mai vechi cu 8 ani ar totaliza mai multe puncte decât un autobuz nou. Credem că este în detrimentul siguranței și confortului călătorilor și în detrimentul mediului inconjurător, având în vedere că autobuzele cu o asemenea vechime au, de obicei, câteva sute de mii de kilometri la bord.

Justificarea conform cerința entitatea contractantă a luat în considerare la acest factor „asigurarea calității serviciului (confortul călătorilor)”, nu este de natură să fundamenteze acordarea celui mai mare punctaj capacității, având în vedere faptul că un număr mai mare de locuri pe scaune (nejustificat de cerere, conform studiului de mobilitate/trafic) nu asigură calitatea serviciului și nici confortul călătorilor.

În privința punctajului maxim acordat fiecărui factor de evaluare, menționăm faptul că ponderea acordată capacității de transport de 30 de puncte este disproporționată (raportat la importanța și ponderea acordată celorlalți factori) și în contradicție cu criteriul de atribuire-raport calitate pret.

Entitatea contractantă a stabilit capacități de transport minime, în baza studiului de mobilitate și trafic efectuat, motiv pentru care nu poate acorda cel mai mare punctaj capacității de transport, neputând justifica avantajul real a acestui factor de natura tehnică și nici diferențele mari dintre punctaje (metodologia de punctare nefiind corectă).

Conform art. 38 alin. (9) din Normele metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului sectorial/acordului-cadru din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale din 02.06.2016:

“(9) Ponderea stabilită pentru fiecare factor de evaluare nu trebuie să conducă la distorsionarea rezultatului aplicării procedurii pentru atribuirea contractului sectorial/acordului-cadru. Pentru fiecare factor de evaluare entitatea contractantă are obligația de a stabili o pondere care să reflecte în mod corect:

În concluzie, solicităm eliminarea factorului de evaluare „Prețul ofertei-Valoarea totală oferită pe 10 ani a contractului pe lot/grupa de trasee)-PPO și o stabilire corectă a ponderilor prin raportare la dispozițiile Lg. nr. 99/2016 și a normelor de aplicare, respectiv reformularea algoritmului de calcul.

Pentru aceleași motive solicităm și modificarea corespunzătoare a Strategiei de contractare-Anexa nr. 3, Instrucțiunile, Anexa nr. 5 din proiect, dar și a celorlalte referiri (din proiectul supus dezbaterii) la factorii de evaluare și ponderea acordată acestora.

În privința criteriului „Vechimea medie a parcului de autobuze”, având în vedere că în acest moment pentru achiziționarea unui autobuz este necesară o perioadă de așteptare la producător de minim 6 luni, nu este suficient timp, de la validarea prin HCJ a prețului Proiect de hotărâre, pentru achiziția de autobuze noi, va solicităm ca mașinile fabricate în 2025 să fie egale ca punctaj cu mașinile fabricate în 2024. De asemenea va propunem să reconsiderăm diferențele de punctaj prevăzute la acest criteriu, scăzând câte un punct pentru fiecare an de fabricație de la 2024 în jos. Având în vedere că începând cu anul 2015 toate aceste autobuze îndeplinesc normele de poluare Euro 6 și oferă un grad similar de confort, considerăm nejustificat un decalaj atât de mare între punctaje.

Totodată, va supunem analizei propunerea introducerii unui criteriu suplimentar de evaluare, care să acorde puncte suplimentare operatorului/asocierii de operatori care va depune oferta pentru mai multe loturi din Programul de transport, proporțional cu numărul de loturi oferite. Credem că un astfel de operator sau asocierie de operatori, prin mărimea parcului și prin capacitatea financiară necesară pentru accesarea mai multor loturi, ar reprezenta pentru Autoritatea contractantă o garanție a securității și continuității desfășurării serviciului de transport public județean.

Răspuns la propunerea nr.5: Factorii de evaluare a ofertelor utilizați în aplicarea criteriului de atribuire (cel mai bun raport calitate-preț), 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 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 oferite punctajul P(n) se calculează proporțional, astfel: $P(n) = (\text{Preț minim oferit} / \text{Preț } n) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

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”

În conformitate cu prevederile legale expuse, Prețul ofertei reprezintă factorul de evaluare de natură financiară iar nivelul tarifului este factor de evaluare de natură tehnică. Nivelul tarifului, făcând

parte din componenta tehnică va fi prezentat în oferta tehnică pentru a permite evaluarea corespunzătoare a factorilor de evaluare de natură tehnică.

Ponderea punctajelor acordate factorilor de evaluare este justificată în cadrul Strategiei de contractare.

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. O capacitate mai mare de transport este în măsură să asigure preluarea fluxurilor suplimentare de călători de la orele de vârf, cu un impact mai redus asupra mediului decât dacă ar fi utilizate autovehiculele dubluri din parcul propriu al operatorilor (adesea vehicule cu o vechime mai mare, care generează costuri mai mari și nivel mai crescut de poluare).

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.

În plus, o capacitate mai mare de transport va duce în final și la un tarif al călătoriei mai redus, tariful mediu lei/km/loc obținându-se 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.

În ce privește solicitarea ca mașinile an fabricație 2025 (anul depunerii ofertei) să fie egale ca punctaj cu mașinile fabricație 2024 (anul depunerii ofertei - 1), având în vedere că nu se poate aprecia cu exactitate data la care se va publica anunțul de participare la procedura de atribuire a contractului și că între un autovehicul fabricat în 2024 și unul fabricat în anul 2025 poate fi de fapt o diferență mai mare de 1 an calendaristic, considerăm că se impune o diferențiere de cel puțin 1 punct.

Cât privește diferențele de punctaj la factorul de evaluare "Vechimea medie a parcului de autobuze" din documentația de atribuire, apreciem că ele reflectă uzura în timp a autobuzelor în condițiile în care sunt vehicule de transport public ce înregistrează de regulă un rulaj crescut într-un interval scurt de timp.

Așadar grila de punctaj pentru factorul de evaluare "Vechimea medie a parcului de autobuze" nu se modifică.

De asemenea, propunerea privind introducerea unui criteriu suplimentar de evaluare care să acorde puncte suplimentare operatorului/asocierii de operatori care va depune oferta pentru mai multe loturi din Programul de transport, proporțional cu numărul de loturi ofertate nu poate fi acceptată deoarece un astfel de criteriu de evaluare nu este în conformitate cu factorii de evaluare prevăzuți de reglementările legale (Ordinul comun ANRSC și ANAP 131/1401/2019, Legea 92/2007) utilizați în aplicarea criteriului de atribuire a contractului - cel mai bun raport calitate-preț.

Propunerea nr. 6:

6. Art 10.2.10 din proiectul Caietului de sarcini-Anexa nr. 4 prevede:

↳ Operatorului căruia i se va atribui gestiunea Serviciului în baza Contractului va avea obligația menținerii tarifelor ofertate în cadrul procedurii de achiziție a Contractului, pe o perioadă de minim 6 luni de la încheierea acestuia;

Ajustarea tarifelor se va face după acest interval minim pe baza cererilor fundamentate și însoțite de documente justificative, primite de la Operator, prin hotărâri ale Consiliului Județean Iași, conform reglementărilor în vigoare."

Referitor la menținerea tarifelor ofertate pentru o perioadă minimă de 6 luni de la încheierea contractului, fara posibilitate de ajustare, solicitam eliminarea lor, deoarece contravin dispozițiilor Ordinului ANRSC nr. 272/2007, care prevăd posibilitatea de ajustare a tarifului la un interval de minim 3 luni (art. 27 ind. 5 și art. 24) și care nu impun o perioadă privind menținerea tarifelor (art. 27 ind. 5 cu trimitere la al. 26 alin. 3).

Aceleași amendamente le avem și pentru art. 5.2.4 din Anexa nr. 3 la proiect-Strategia de contractare și Secțiunea 11.3 Ajustarea prețului contractului din Anexa nr. 6 la proiect-Instrucțiuni (solicitam eliminare).

Răspuns la propunerea nr.6: 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.

Propunerea nr. 7

7. Art. 12.1 din proiect-Modul de prezentare a ofertei- 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 și formularul 2.4 din proiect prevad doar fundamentarea tarifului mediu/km/loc. Pe grupa de trasee tariful se fundamentează/stabilește pe fiecare traseu și se calculează pe grupa (iar nu fundamentează) prin media aritmetică a tarifelor medii fundamentate pe toate traseele.

Aceste aspecte trebuie clarificate și stabilite în mod clar în documentația de atribuire, în special modul în care se calculează tariful mediu oferit pe grupa, în funcție de care se calculează prețul ofertei.

Răspuns la propunerea nr. 7: Pentru claritatea informațiilor furnizate ofertanților în cadrul documentației de atribuire cu privire la factorul de evaluare "nivelului 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 oferit 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 oferit pe grupa de trasee."

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.”

- 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."

Propunerea nr.8:

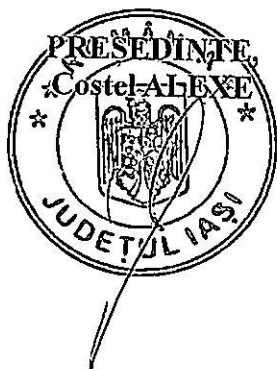
8. La factorul de evaluare nivelul tarifului trebuie să se specifice clar faptul că punctajul la acest factor de evaluare se acordă pentru tariful mediu lei/km/loc ofertat, pentru că în proiect se prevede doar faptul că:

"Punctajul la factorul de evaluare "Nivelul tarifului" se acordă pentru tariful mediu lei/km/loc pe grupa de trasee", fără să se specifice faptul că este vorba despre cel ofertat, conform ofertei financiare.

Având în vedere faptul că în Formularul 9-privind oferta financiară nu se oferă nivelul tarifului ci doar valoarea totală oferită, 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 la propunerea nr. 8: Astfel cum s-a precizat în cadrul Răspunsului 7 (anterior) în cadrul documentației de atribuire, oriunde este cazul s-a modificat cu "Punctajul la factorul de evaluare "Nivelul tarifului" se acordă pentru tariful mediu lei/km/loc ofertat pe grupa de trasee.".

Cât privește solicitarea de includere în oferta financiară a nivelului tarifului mediu lei/km/loc ofertat, vă precizăm că tariful mediu lei/km/loc ofertat este factor de evaluare de natură tehnică astfel cum am precizat în cadrul Răspunsului la propunerea nr.5 și se prezintă în cadrul ofertei tehnice.



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 Focșa