CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

C. N. S. C.

Str. Stavropoleos nr. 6, Sectorul 3, București, România, CP 030084, CIF 20329980
Tel. +4 021 3104641 Fax. +4 021 3104642 Fax. +4 021 8900745 www.cnsc.ro

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

DECIZIE

Nr. ...
Data: ...

Prin contestația nr. înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 3655/30.01.2019, formulată de ..., cu sediul în ..., înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului cu nr. ..., având Cod de Identificare Fiscală ..., atribut fiscal RO, reprezentată legal de ... – director general adjunct, împotriva documentației de atribuire și a caietului de sarcini publicate de către ..., cu sediul în ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii contractului având ca obiect „ACHIZIȚIONAREA DE 40 DE TRAMVAIE CU LUNGIMEA DE CCA. 18 M DESTINATE TRANSPORTULUI PUBLIC URBAN DE CĂLĂTORI”, s-a solicitat Consiliului:

- suspendarea procedurii până la data soluționării contestației, în conformitate cu prevederile art. 22 din Legea nr. 101/2016;
- decalarea corespunzătoare a tuturor termenelor aplicabile procedurii cu durata necesară pentru soluționarea contestației;
- obligarea autorității contractante și modificarea documentației de atribuire după cum urmează: (I) acceptarea ca tramvaiele să fie omologate tehnic în Uniunea Europeană odată cu livrarea primului tramvai, o omologarea anterioară fiind imposibilă, deoarece tramvaiul trebuie creat pe baza cerințelor caietului de sarcini; (II) prevederea în cadrul caietului de sarcini a unor termene de omologarea și livrare realiste; (III) modificarea unor condițiilor tehnice excesive din caietul de sarcini.

Capătul de cerere privind suspendarea procedurii până la soluționarea contestației a fost respins, ca rămas fără obiect, prin Încheierea Consiliului nr. 176/C11/131/01.02.2019.

CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

asupra cauzei de față, constată următoarele:

Consiliul a fost legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, cu modificările și completările ulterioare, să soluționeze contestația de față.

Prin contestația depusă, ... critică, în primul rând, termenele de omologare impuse de autoritatea contractantă pe care le consideră nerealiste și contradictorii. Astfel, arată că, în două paragrafe consecutive de la pag. 13 din caietul de sarcini, se solicită ca *tramvaiele să fie omologate tehnic de către producător care trebuie să posede un certificat de omologare emis în state membre ale UE (...)* și că *ofertantul declarat câștigător trebuie să obțină pe cheltuiala sa până la data livrării primului tramvai omologarea în Uniunea Europeană pentru transportul urban de călători*.

Or, potrivit contestatoarei, aceste specificații tehnice determină necesitatea pentru toți ofertanții să proiecteze și să construiască un model de tramvai care să corespundă acestor specificații. Prin urmare, fiind un model nou, este evident că omologarea nu poate avea loc decât ulterior proiectării și execuției primului tramvai de către ofertantul care va fi declarat câștigător.

Din aceste motive, contestatoarea consideră că omologarea trebuie făcută după finalizarea execuției primului tramvai, cerința contrară din caietul de sarcini trebuind să fie eliminată.

Contestatoarea mai arată că omologarea nu poate fi realizată în termenul de 6 luni prevăzut în caietul de sarcini, și că termenul de livrare al primului tramvai este nerealist. În opinia acesteia, termenul de livrare a celor 40 de tramvaie de doar 8 luni de la semnarea contratului și termenul de omologare de 6 luni de la finalizarea procedurii sunt foarte reduse prin raportare la cerințele tehnice necesar a fi îndeplinite de către tramvaie, termenele impuse la nivel european (doi ani în cazul unei proceduri similare în Viena) făcând dovada de netăgăduit că aceste cerințe sunt restrictive și neuzuale.

În plus, tramvaiele sunt pentru 3 orașe diferite, cu caracteristici diferite ale infrastructurii menționate în caietul de sarcini, ceea ce determină necesitatea unor termene realiste.

Cu privire la cerințele tehnice din cuprinsul caietului de sarcini pe care le apreciază ca fiind restrictive, contestatoarea arată următoarele:

1. Cerința privind „*Instalația de ungere a buzei bandajelor, impusă la 4 Descrierea generală constructivă a tramvaielor, pag. 17 din Caietul de Sarcini: "Instalația de ungere a buzei bandajelor va avea în componentă următoarele elemente: Duzele de pulverizare care vor fi montate la roțile de pe prima osie a primului boghiu motor; Unitatea de presiune care va avea în componență: compresorul, rezervorul de aer comprimat, supapele de control, supapa de siguranță şi unitatea de control. Recipientele cu lubrifiant împreună cu pompele de alimentare cu aer comprimat Ungerea buzelor de bandaj se va realiza în mod automat la un interval de timp reglabil sau în mod manual la comanda expresă a vatmanului*”, este restrictivă, deoarece există și alte soluții tehnice fiabile, de exemplu, sistem stick-grafit;

2. cerința de la cap. 6. Condiţii tehnice de calitate, 6.2. Materiale, pag. 20 din Caietul de Sarcini: „*Pentru principalele materiale utilizate la amenajarea interioară a compartimentului pentru călători, a cabinei de conducere şi a instalației electrice (cablaje), se vor prezenta buletine de încercări emise de laboratoare autorizate U.E., sau laboratoare autorizate de către organisme acreditate de certificare din România, privind comportarea acestor materiale la flacără şi foc, degajările de fum, compuși halogenați, gaze toxice, precum şi privind lipsa componentelor interzise pentru utilizare în fabricarea mijloacelor de transport public. Acestea trebuie să fie prezentate la ofertă în copie xerox şi traducere autorizată în limba română*”, este nejustificată.

Potrivit contestatoarei, prezentarea unor buletine de încercări de către ofertant pentru anumite materiale utilizate anterior, nu este o garanție că acestea vor fi utilizate în realizarea viitorului proiect. Prin urmare, solicită ca autoritatea contractantă să accepte ca buletinele de încercări emise de laboratoare autorizate UE sau laboratoare autorizate de către organisme acreditate de certificare din România să fie prezentate autorităţii contractante odată cu livrarea primului tramvaiul, ele intrând şi în componența dosarului de omologare.

3. cerința privind frâna de staționare (electrohidraulică) de la pct. 7.3 Sistemul de frânare, pag. 33: „*Tramvaiele trebuie să fie echipate cu următoarele sisteme de frânare independente, care trebuie să respecte regulile de siguranță pentru circulația în condiţii de trafic urban: frână de încetinire electrică (electrodinamică); frână de staționare (electro hidraulică); frână electromagnetică pe șina de rulare*”, este restrictivă, deoarece există și sisteme de frână electromecanică, care asigură parametrii de frânare și au în sezonul rece o comportare mult mai bună față de sistemele de frână hidraulică, care sunt influențate de vâscozitatea uleiului: Prin

urmare, contestatoarea solicită acceptarea oricărui tip de frână care asigură cerințele de performanță din SR EN 13452-1:2004.

4. cerințele de la pct. 6.3 Dimensiuni generale constructive, de la pag. 21: *„Caracteristicile dimensionale ale tramvaielor trebuie să fie următoarele: Lungimea totală: minim 17.000 mm, respectiv maxim 19.000 mm (fără dispozitive de cuplare şi oglinzi)”,* trebuie eliminate iar autoritatea contractantă obligată să accepte o lungime totală de minim 17.000 mm, respectiv 20.000 mm (fără dispozitivele de cuplare și oglinzi).

5. cerințele de la pct. 6.3 Dimensiuni generale constructive, pag. 21:
„Caracteristicile dimensionale ale tramvaielor trebuie să fie următoarele: Lățimea totală maxim 2.400 mm (+/- 5 mm). Această dimensiune se va corela cu geometria căii de rulare în aliniament şi curbe astfel încât 2 două tramvaie circulând în direcții diferite să poată trece unui pe lângă altul inclusiv în curbe, ținând cont de aria de măturare. Ofertantul va tine cont de geometria liniilor şi a peroanelor în curbe astfel încât tramvaiele să nu lovească peroanele”, trebuie modificate și punerea lor în acord cu prevederile *SR 13353-5:1997 - Transport public urban de călători. Calea de rulare a tramvaielor. Prescripții privind gabaritele (lățimea maximă admisă a tramvaiului poate să aibă valoarea de 2.500 mm)* și *Regulamentul UE nr. 1300/18.11.2014 privind specificațiile tehnice de interoperabilitate, referitoare la accesibilitatea sistemului feroviar al Uniunii, pentru persoane cu handicap şi persoanelor cu mobilitate redusă, punctul 2.3. Alte Definiţii.* Astfel, autoritatea contractantă ar trebui să accepte ca lățimea tramvaiului să fie de 2.500 mm.

6. cerința de la pct. 6.4 Caracteristici funcționale (masice), pag. 21 și respectiv 7.1.5 Scaunele pentru călători, pag. 27: *„Culoarul dintre scaune va avea pe toată lungimea compartimentului pentru călători o distanță de minim 650 mm*” este restrictivă, autoritatea contractantă trebuind să accepte ca lățime minimă a culoarului de trecere și lățimea de 500 mm, aceasta fiind de natură a asigura respectarea standardelor în domeniu.

7. cerința de la pct. 6.5 Caracteristici funcționale (manevrabilitate), pag. 21; *Stabilitatea în pantă și rampă: minim 10% (la încărcare maximă)*, este nejustificată dat fiind faptul că declivitatea maximă pe rampele utilizatorilor este de 8%, respectiv de 2,5%. În opinia contestatoarei, autoritatea contractantă trebuie obligată să accepte ca stabilitatea în pantă și rampă să fie de minim 8% (la încărcarea maximă).

8. cerința de la pct. 6.5 Caracteristici funcționale(manevrabilitate), pag. 22: „Raza minimă în depou (la viteza maximă 5 km/h) (m) Brăila = 15” este restrictivă, solicitându-se obligarea autorității contractante la impunerea unei raze minime

de 16 m care va asigura o concurență sporită în cadrul Procedurii și livrarea tramvaielor într-un timp mai scurt.

9. cerința de la pct. 7.3.2 Frâna de staționare (electrohidraulică); *Efectul maxim de frânare va corespunde cursei maxime de acționare a pedalei de frână și Frâna de staționare va avea prioritate de funcționare la acționarea simultană accidentală a pedalelor de frână și de accelerație(pag. 34*), trebuie clarificată în sensul de a se preciza dacă prin pedală se poate înțelege și maneta de frână, maneta controller.

10. cerința de la pct. 7.3.4 Frânarea de siguranța în caz de pericol, pag. 34: *„Tramvaiele trebuie să fie echipate cu un mecanism de declanșare în regim de avarie a sistemului de frânare de către călători, care să poată fi acționate în situații excepționale. Această declanșare în regim de avarie a sistemului de frânare trebuie să fie posibilă din minim două locuri situate în compartimentul călătorilor (frânare de urgenta 2, care limitează decelerația la valoarea de minim 1,2 m/s?). Un mecanism similar trebuie să se regăsească şi în apropierea vatmanului (frânare de urgenta 4, care limitează decelerația la valoarea de minim 2,8 m/s?), iar declanşarea acestuia trebuie să poată fi realizată prin intermediul unui buton de culoare roșie cu marcajul de pericol conform standardelor în vigoare (SR EN 13452-1:2004[4] şi SR EN13452- 2:2004[5]).”*, trebuie reformulată prin înlocuirea termenului „limitează” cu termenul „asigură”, astfel: „frânare urgență 2, care asigură o decelerație de valoare minim 1,2 $m/s^{2''}$ „frânare de urgență 4, care asigură o decelerație de valoarea de minim 2,8 m/s^2”.

11. cerința de la pct. 7.5 Sistemul de climatizare (încălzire, ventilație, aer condiționat), pag. 35 : *Climatizarea cabinei vatmanului trebuie să fie proiectată ca fiind independentă de climatizarea din compartimentul călătorilor* trebuie clarificată în sensul de a se preciza dacă se dorește echiparea cu instalații de climatizare distincte (una pentru cabină și cel puțin una pentru salon) sau comanda și controlul temperaturii independente (în cabină și salon).

12. la cerința 7.8 Instalația pentru comanda macazului: *„Transponderul pentru comanda macazului va fi compatibil cu sistemul de automatizare şi comandă a macazurilor electrice aflat în exploatarea utilizatorului (valabil pentru utilizatorii unde este disponibil acest sistem; tipul sistemului va fi comunicat de către utilizator ofertantului declarat câștigător*)", autoritatea contractantă trebuie să comunice aceste informații în caietul de sarcini, deoarece pot influența oferta financiară;

13. cerința de la pct 8 Instalația de tracțiune şi alimentare la tensiunea rețelei, 8.1 Condiţii electrice generale, pag. 40 *„Tramvaiele trebuie să se poată deplasa cu o viteză redusă prin*

stația de spălare cu rețeaua de contact alimentată la o tensiune de maxim 80 Vcc" este o cerință restrictivă, astfel încât, autoritatea contractantă trebuie să accepte ca tramvaiele să se poată deplasa cu o viteză redusă prin stația de spălare cu rețeaua de contact alimentată la o tensiune de maxim 80 Vcc sau deplasarea cu viteză redusă autonomă, pe baterii, pe o distanță de minim 1000 mm.

14. cerința de la pct. 8.4.1 Motoarele electrice de tracțiune: „Putere nominală totală: minim 30 kw (suma puterilor motoarelor de minim 300kw), pag. 44, este restrictivă, autoritatea contractantă trebuind să elimine puterea minimă de 300 kW, pentru performanțele de tracțiune/frânare putând fi impuse cerințele de accelerație/decelerație minimă și atingerea vitezei maxime.

15. cerința de la Anexa 1 Centralizator parametri tehnici minimali și maximali: *Unitate electrică de tracțiune, compresor, servodirecție (minim) – 500.000 km*, trebuie clarificată în sensul de a se preciza la ce echipament face referire termenul SERVODIRECȚIE.

16. cerința de la Anexa 1 Centralizator parametri tehnici minimali și maximali: *Temperatură de răcire (la + 35^{0}C) - + 29^0 C, pag. 82* și cea potrivit căreia „*Instalațiile de aer condiționat vor asigura o temperatură optimă de confort termic, în conformitate cu reglementările în vigoare şi cu posibilitatea de realizare a pragului termic de + 25 °C la o temperatură a mediului exterior de + 35 °C*" trebuie clarificate, în sensul de a se preciza valoarea minimă acceptată la valoarea prevăzută în standardele aplicabile.

Prin punctul de vedere nr. 18421/05.02.2019, înregistrat la Consiliu cu nr. 4410/05.02.2019, ... a precizat că:

- este de acord cu propunerea contestatoarei privind amânarea omologării la momentul livrării primului tramvai;

- acceptă ca livrarea primului tramvai omologat să se facă până în luna 13, iar restul tramvaielor să se livreze până în luna 23;

- referitor la cerința potrivit căreia „*Instalația de ungere a buzei bandajelor, impusă la 4 Descrierea generală constructivă a tramvaielor, pag. 17 din Caietul de Sarcini: "Instalația de ungere a buzei bandajelor va avea în componență următoarele elemente: Duzele de pulverizare care vor fi montate la roțile de pe prima osie a primului boghiu motor; Unitatea de presiune care va avea în componență: compresorul, rezervorul de aer comprimat, supapele de control, supapa de siguranță şi unitatea de control. Recipientele cu lubrifiant împreună cu pompele de alimentare cu aer comprimat Ungerea buzelor de bandaj se va realiza în mod automat la un interval de timp reglabil sau în mod manual la comanda expresă a vatmanului*", acceptă și soluții alternative;

- referitor la cerințele potrivit cărora „*Pentru principalele materiale utilizate la amenajarea interioară a compartimentului*

pentru călători, a cabinei de conducere şi a instalației electrice (cablaje), se vor prezenta buletine de încercări emise de laboratoare autorizate U.E., sau laboratoare autorizate de către organisme acreditate de certificare din România, privind comportarea acestor materiale la flacără şi foc, degajările de fum, compuși halogenați, gaze toxice precum şi privind lipsa componentelor interzise pentru utilizare în fabricarea mijloacelor de transport public. Acestea trebuie să fie prezentate la ofertă în copie xerox şi traducere autorizată în limba română.”, acceptă ca buletinele de încercări să fie emise de laboratoare autorizate din UE sau laboratoare autorizate de către organisme acreditate de certificare din România, să fie prezentate autorității contractante odată cu livrarea primului tramvai, documentele intrând și în componența dosarului de omologare;

- acceptă și sisteme de frânare electromecanică (însă nu electropneumatică);

- acceptă și tramvaie cu lățime a culoarului de trecere pentru pasageri de cel puțin 500 mm;

- acceptă ca stabilitatea în pantă și în rampă să fie de minim 8% (la încărcare maximă);

- acceptă la operare și tramvaie cu rază minimă de virare de 16 m;

- confirmă că prin pedală se poate înțelege și maneta de frână, maneta controller;

- referitor la cerința de la pct. 7.3.4 Frânarea de siguranța în caz de pericol, pag. 34: *„Tramvaiele trebuie să fie echipate cu un mecanism de declanșare în regim de avarie a sistemului de frânare de către călători, care să poată fi acționate în situații excepționale. Această declanșare în regim de avarie a sistemului de frânare trebuie să fie posibilă din minim două locuri situate în compartimentul călătorilor (frânare de urgență 2, care limitează decelerația la valoarea de minim 1,2 m/s). Un mecanism similar trebuie să se regăsească şi în apropierea vatmanului (frânare de urgență 4, care limitează decelerația la valoarea de minim 2,8 m/s), iar declanşarea acestuia trebuie să poată fi realizată prin intermediul unui buton de culoare roșie cu marcajul de pericol conform standardelor”,* acceptă solicitarea de înlocuire a termenului „limitează” cu termenul „asigură” astfel: „frânare de urgență 2, care asigură o decelerație de valoare minim 1,2 m/s^2”, „frânare de urgență 4, care asigură o decelerație de valoarea de minim 2,8 m/s^2”;

- nu este impusă existența unor instalații de climatizare distincte, atât timp cât este asigurată în mod fiabil independența controlului temperaturii în cabină și în salon (prin guri de ventilație/aerisire diferite);

- este de acord să elimine cerința cu privire la puterea minimă de 300 k;

- se va ignora prevederea de la de la Anexa 1 Centralizator parametri tehnici minimali și maximali: *Unitate electrică de tracțiune, compresor, servodirecție (minim) – 500.000 km;*

- confirmă*, referitor la cerința de la* Anexa 1 Centralizator parametri tehnici minimali și maximali: *Temperatură de răcire (la + 35^{0}C) - + 29^0 C, pag. 82* și cea potrivit căreia *„Instalațiile de aer condiționat vor asigura o temperatură optimă de confort termic, în conformitate cu reglementările în vigoare şi cu posibilitatea de realizare a pragului termic de + 25 °C la o temperatură a mediului exterior de + 35 °C*”, că valoarea minimă de 25^{0}C.

Totodată, autoritatea contractantă consideră și nejustificate o serie de critici ale contestatoarei, în acest sens, precizând următoarele:

- referitor la cerința de la 6.3 Dimensiuni generale constructive, pag 21 din caietul de sarcini, arată că, prin stabilirea unei plaje de lungimi cuprinsă între 17 și 19 m, s-a căutat să se ofere o plajă suficient de mare pentru a permite ofertarea de tramvaie cât mai multor producători de tramvaie, însă nu atât de mare încât să nu existe o idee aproximativă privind valoarea de așteptare medie a dimensiunii tramvaiului achiziționat; se face, totodată, precizarea că, această plajă permite o diferență de capacitate de 19/17*100=12%, iar creșterea plajei de lungime permisă conduce la o incertitudine prea mare privind capacitatea de transport optimă(ținând cont de faptul că toate calculele de capacitate și de dimensionare a numărului de tramvaie necesar pentru fiecare rută au fost realizate cu valoarea de așteptare medie de lungime =18 m;

- referitor la aceeași cerință menționată anterior, arată că Regulamentul 1300/18.11.2014 se referă la lățimea maximă nu la o standardizare sau impunere; admiterea la ofertare a unui tramvai cu o lățime mai mare de 2400 mm este inacceptabilă, deoarece ar necesita reconstrucția în parte a rețelelor de tramvai pe care ar urma să fie operate noile tramvaie; în mod specific, tramvaiele de lățime 2500 mm nu s-ar putea încadra în dimensiunile căii de rulare, pe anumite tronsoane aceasta fiind recent reabilitată cu fonduri europene, după cum a comunicat unitatea administrativ teritorială implicată în proiect;

- referitor la cerința de la pct. 7.8 Instalația pentru comanda macazului, arată că, echiparea tramvaiului cu ambele tipuri de sisteme de control a macazului („clasic” și prin transponder) în paralel, așa cum este specificat în caietul de sarcini, este justificată și necesară, având în vedere proiectele de modernizare ale

infrastructurii de tramvai în pregătire în localitatea parteneră în proiect;

- referitor la cerința de la pct. 7 Instalația de tracțiune și alimentare la tensiunea rețelei, 8.1.Condiții electrice generale, pag. 40 din caietul de sarcini, arată că nu acceptă modificarea acesteia, motivat de faptul că specificația produsului este în concordanță cu soluția existentă în depourile localității beneficiare implicate, care are rețea de contact la tensiune joasă în spălătorii.

Din examinarea materialului probator administrat, aflat la dosarul cauzei, Consiliul reține următoarele:

Procedura de licitație deschisă a fost inițiată de ..., în calitate de autoritate contractantă, în vederea atribuirii, pe loturi, a contractului având ca obiect „ACHIZIȚIONAREA DE 40 DE TRAMVAIE CU LUNGIMEA DE CCA. 18 M DESTINATE TRANSPORTULUI PUBLIC URBAN DE CĂLĂTORI”, prin publicarea în sistemul electronic de achiziții publice (SEAP) a anunțului de participare nr. .... Potrivit acestuia, criteriul de atribuire aplicat a fost „cel mai bun raport calitate preț”, valoarea estimată totală a contractului, fiind de 320.000.000 lei, fără TVA.

Consiliul constată că autoarea contestației a depus, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 205211782/1 din data de 30.01.2019, emisă de CEC Bank Sucursala Iași, prevăzută de art. 61^1 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, în cuantum de 220.000 lei. Restituirea acestei cauțiuni se va face în condițiile art. 61^1 alin. (5) și următoarele din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare.

Analizând criticile contestatoarei, Consiliul constată că acestea sunt parțial întemeiate, contestaţia ... urmând a fi admisă, în parte, pentru considerentele ce vor fi prezentate în continuare.

Din analiza documentelor prezentate de contestatoare şi autoritatea contractantă, prin raportare la prevederile documentaţiei, Consiliul va admite următoarele critici formulate de ..., motivat de faptul că ...., prin punctul de vedere înregistrat la Consiliu cu nr. 4410/05.02.2019, achiesează la acestea.

Astfel, Consiliul reține că autoritatea contractantă este de acord cu modificarea documentației, după cum urmează:

«Privitor la punctul 3.1 din contestație - Pentru stimularea competiției în piață, Autoritatea Contractantă este de acord cu propunerea privind *amânarea omologării la momentul livrării primului tramvai* (...)

Privitor la punctul 3.2 din contestație - Autoritatea contractantă acceptă modificarea termenului de omologare şi livrare astfel:

Livrarea primului tramvai omologat să se facă până în luna 13, iar restul tramvaielor să se livreze până în luna 23.

Privitor la punctul 3.3.1 din contestație: Cerința privind Instalația de ungere a buzei bandajelor, impusă la 4 Descrierea generală constructivă a tramvaielor, pag. 17 din Caietul de Sarcini (...), *autoritatea contractantă acceptă şi soluții alternative*.

Privitor la punctul 3.3.2 din contestație: Cerința de la 6. Condiţii tehnice de calitate, 6.2. Materiale, pag. 20 din Caietul de Sarcini: (...) *Autoritatea contractantă acceptă ca buletinele de încercări să fie emise de laboratoare autorizate U.E., sau laboratoare autorizate de către organisme acreditate de certificare din România, să fie prezentate Autorităţii contractante odată cu livrarea primului tramvaiul, documentele intrând şi în componenta dosarului de omologare.*

Privitor la punctul 3.3.3 din contestație: Cerința referitoare la frâna de staționare (electrohidraulică) de la 7.3 Sistemul de frânare, pag. 33 (...) *Autoritatea contractantă acceptă şi sisteme de frânare electromecanică (însă nu electropneumatică).(...)*

Privitor la punctul 3.3.6 din contestație: Cerința de la 6.4 Caracteristici funcționale (masice), pag. 21 şi respectiv 7.1.5 Scaunele pentru călători, pag. 27 *(...)Autoritatea contractantă acceptă şi tramvaie cu lățime a culoarului de trecere pentru pasageri de cel puțin 500 mm.*

Privitor la punctul 3.3.7 din contestație: Cerința de la 6.5 Caracteristici funcționale (manevrabilitate), pag. 21 (...) *Autoritatea contractantă acceptă stabilitatea în pantă şi în rampă să fie minim 8 % (la încărcare maximă).*

Privitor la punctul 3.3.8 din contestație: Cerința de la 6.5 Caracteristici funcționale (manevrabilitate), pag. 22: (...) *Autoritatea contractantă acceptă la operare şi tramvaie cu raza minimă de virare de 16 m.*

Privitor la punctul 3.3.9 din contestație: Cerința de la 7.3.2 Frâna de staționare (electrohidraulică) (...) *Autoritatea contractantă confirmă că prin pedală se poate înțelege şi maneta de frână, maneta controller.*

Privitor la punctul 3.3.10 din contestație: Cerința 7.3.4 Frânarea de siguranță în caz de pericol, pag. 34 (...) *Autoritatea contractantă acceptă solicitarea, de a înlocui termenul "limitează" cu termenul "asigură", astfel:*

frânare urgență 2, care asigură o decelerație de valoare minim 1,2 m/s2; frânare de urgență 4, care asigură o decelerație de valoarea de minim 2,8 m/s2.

Privitor la punctul 3.3.11 din contestație: Cerința de la 7.5 Sistemul de climatizare (încălzire, ventilație, aer condiționat), pag. 35: (...) Solicităm ca Autoritatea Contractantă să clarifice dacă se dorește echiparea cu instalații de climatizare distincte (una pentru

cabină şi cel puţin una pentru salon) sau comanda şi controlul temperaturii independente (în cabină şi salon)"

Punctul de vedere al autorităţii contractante: Nu este impusă existența unor instalații de climatizare distincte, atât timp cât este asigurată în mod fiabil independența controlului temperaturii în cabină şi în salon (prin guri de ventilație/aerisire diferite).

Privitor la punctul 3.3.14 din contestație Cerința de la 8.4.1 Motoarele Electrice de Tracțiune, Putere nominală totală: minim 300 kW (suma puterilor motoarelor să fie de minim 300 kW);"- pagina 44 (...) Solicităm ca Autoritatea contractantă sa elimine puterea minimă de 300 k (...) *Autoritatea contractantă este de acord să elimine cerinţa cu privire la - puterea minimă de 300 k.*

Privitor la punctul 3.3.15 din contestație: Cerința de la ANEXA 1. CENTRALIZATOR PARAMETRI TEHNICI MINIMALI Şi MAXIMALI (…) Punctul de vedere al autorităţii contractante*: Observația este justificată - se va ignora prevederea respectivă din caietul de sarcini.*

Privitor la punctul 3.3.16 din contestație Cerința de la ANEXA 1. CENTRALIZATOR PARAMETRI TEHNICI MINIMALI Şi MAXIMALI*, în textul Caietului de Sarcini pag. 36 7.5.2 Asigurarea microclimatului pe timp de vară (sezon cald)(…) Solicităm ca Autoritatea contractantă să clarifice valoarea minimă acceptată la valoarea prevăzută în standardele aplicabile." (…) *Autoritatea contractantă, confirmă că valoarea minimă este de 25 °C.».*

Consiliul constată că modificările mai sus menționate sunt în sensul solicitat de contestatoare și ca urmare apreciază că solicitările acesteia au rămas fără obiect, din punctul de vedere al analizării lor, în condițiile în care va fi publicată o erată care să le conțină.

Privitor la punctul 3.3.12 din contestație, referitor la cerința de la pct. 7.8 a caietului de sarcini - Instalația pentru comanda macazului: "Transponderul pentru comanda macazului va fi compatibil cu sistemul de automatizare şi comandă a macazurilor electrice aflat în exploatarea utilizatorului (valabil pentru utilizatorii unde este disponibil acest sistem, tipul sistemului va fi comunicat de către utilizator ofertantului declarat câștigător)", autoritatea contractantă precizează, în punctul de vedere, că, echiparea tramvaiului cu ambele tipuri de sisteme de control a macazului („clasic” și prin transponder) în paralel, așa cum este specificat în caietul de sarcini, este justificată și necesară, având în vedere proiectele de modernizare ale infrastructurii de tramvai în pregătire în localitatea parteneră în proiect, fără, însă, a răspunde solicitării contestatoarei, de a comunica informații care pot influența oferta financiară.

Consiliul constată că autoritatea contractantă nu a precizat explicit, în cadrul caietul de sarcini, informații privind tipul sistemului

de automatizare şi comandă a macazurilor electrice aflat în exploatarea utilizatorului, informații necesare elaborării ofertei, încălcând astfel prevederile art. 154 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, cu modificările şi modificările ulterioare: ”Autoritatea contractantă are obligaţia de a elabora documentaţia de atribuire care conţine toate informaţiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă şi precisă cu privire la cerințele achiziției, obiectul contractului şi modul de desfășurare a procedurii de atribuire”, criticile contestatoarei privind punctul 3.3.12 din contestație, urmând a fi admise, respectivele informații trebuind a fi comunicate cel puțin la nivelul necesar întocmirii ofertei.

Referitor la celelalte critici formulate de ..., Consiliul le va respinge, ca nefondate, deoarece, pe de o parte, contestatoarea nu prezintă elemente din care să rezulte că, urmare modificărilor solicitate, produsele respective vor satisface necesitățile autorităţii contractante, iar, pe de altă parte, aceste modificări nu au în vedere dotarea tehnică existentă a acesteia.

Astfel, referitor la cerința de la 6.3 Dimensiuni generale constructive, pag. 21 din caietul de sarcini (punctul 3.3.4 din contestație), Consiliul va reține în soluționare justificarea autorității contractante, privind dimensiunile de lungime ale tramvaiului cuprinse între 17 m și 19 m, respectiv faptul că s-a urmărit să se ofere o plajă suficient de mare pentru a permite ofertarea de tramvaie cât mai multor producători de tramvaie, însă nu atât de mare încât să nu existe o idee aproximativă privind valoarea de așteptare medie a dimensiunii tramvaiului achiziționat; autoritatea contractantă precizează că această plajă permite o diferență de capacitate de 19/17*100=12%, iar creșterea plajei de lungime permisă conduce la o incertitudine prea mare privind capacitatea de transport optimă, ținând cont de faptul că toate calculele de capacitate și de dimensionare a numărului de tramvaie necesar pentru fiecare rută au fost realizate cu valoarea de așteptare medie de lungime =18 m; Consiliul reține și faptul că, în caietul de sarcini, la pct. 6.3, autoritatea contractantă precizează ca fiind necesare tramvaie cu lungimea totală minim 17.000 mm, respectiv, maxim 19.000 mm (fără dispozitive de cuplare și oglinzi), această valoare fiind impusă de lungimea peroanelor din stațiile de tramvai, respectiv de lungimea halelor de revizie existente în depou.

Și în ceea ce privește critica referitor la admiterea la ofertare a unui tramvai cu o lățime mai mare de 2400 mm (punctul 3.3.5 din contestație), Consiliul va reține, în soluționare, argumentele autorității contractante, potrivit cărora, modificarea cerinței, după voința contestatoarei, ar necesita reconstrucția, în parte, a rețelelor de tramvai pe care ar urma să fie operate noile tramvaie, întrucât, tramvaiele de lățime 2500 mm nu s-ar putea încadra în dimensiunile

căii de rulare, pe anumite tronsoane aceasta fiind recent reabilitată cu fonduri europene, aspect comunicat de unitatea administrativ teritorială implicată în proiect.

Referitor la cerința de la pct. 7 Instalația de tracțiune și alimentare la tensiunea rețelei, 8.1.Condiții electrice generale, pag. 40 din caietul de sarcini (punctul 3.3.13 din contestație) Consiliul reţine că ... susține că aceasta este restrictivă, fără a preciza care sunt elementele în baza cărora a ajuns la această concluzie, motivația autorităţii contractante de a nu modifica această cerință fiind legată de faptul că specificația produsului este în concordanță cu soluția existentă în depourile localităților beneficiare implicate, care au fost construite cu rețea de contact la tensiune joasă în spălătorii.

Având în vedere argumentele prezentate de părți, Consiliul constată că aceste cerințe (de la pct. 6.3 și pct. 7 din caietul de sarcini) nu conțin elemente care să restricționeze în mod nejustificat participarea operatorilor economici la procedura de atribuire, ci reprezintă o opțiune a autorităţii contractante, corelată cu dotarea tehnică deținută.

În contextul de fapt şi de drept expus anterior, Consiliul constată că sunt nefondate criticile formulate de către contestator, în referire la cerințele de la pct. 6.3 și pct. 7 din caietul de sarcini, urmând a le respinge, având în vedere următoarele elemente:

- contestatoarea nu prezintă elemente concrete din care să reiasă că modificarea caracteristicilor în sensul dorit de aceasta va conduce la achiziționarea unui produs care să satisfacă necesitățile autorităţii contractante, ci pare că solicită aceste modificări deoarece produsul pe care intenționează să-l ofere nu se încadrează în cerințele caietului de sarcini;
- simpla cerere de modificare a unor caracteristici tehnice ale produsului solicitat, având ca argument că prin acestea se restricționează participarea la procedura de atribuire a unor operatorilor economici, nu poate fi luată în considerare, dacă nu este corelată cu necesitățile autorităţii contractante, reținut fiind faptul că, prin orice caracteristică tehnică impusă prin caietul de sarcini se restricționează participarea unor operatori economici, existând produse care nu îndeplinesc acea cerință;
- autoritatea contractantă motivează nemodificarea unora dintre cerințele tehnice în cauză prin faptul că acestea sunt corelate cu dotarea tehnică deținută.

Luând în considerare aspectele de fapt și de drept evocate, în temeiul art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va admite, în parte, contestaţia formulată de ... în contradictoriu cu ... și va obliga autoritatea contractantă, în termen de 10 zile de la data

primirii prezentei decizii, la modificarea documentației de atribuire conform considerentelor de mai sus și la publicarea unei erate cu stabilirea unei noi date de depunere a ofertelor.

În temeiul art. 26 alin. (6) din același act normativ, Consiliul va respinge, ca nefondate, criticile în referire la cerințele de la pct. 3.3.4, 3.3.5 și 3.3.13 din contestația depusă la Consiliu.

Prezenta decizie va fi obligatorie pentru părți potrivit dispozițiilor art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

Împotriva prezentei decizii se va putea formula plângere, atât pentru motive de nelegalitate, cât și de netemeinicie, în termen de 10 zile de la comunicare potrivit prevederilor art. 29 și art. 32 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

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

Admite, în parte, contestația formulată de ... în contradictoriu cu ... și obligă autoritatea contractantă, în termen de 10 zile de la data primirii prezentei decizii, la modificarea documentației de atribuire conform considerentelor de mai sus și la publicarea unei erate cu stabilirea unei noi date de depunere a ofertelor.

Respinge, ca nefondate, criticile în referire la cerințele de la pct. 3.3.4, 3.3.5 și 3.3.13 din contestația depusă la Consiliu de ....

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere în termen de 10 zile lucrătoare de la comunicare pentru părțile cauzei, respectiv de la data luării la cunoștință de către alte persoane vătămate.

PREȘEDINTE,	**MEMBRU,**	**MEMBRU,**
....	**...**	**...**

Redactată în 4 (patru) exemplare, conține 14 (patrusprezece) pagini.