

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 înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. ..., depusă de SA (în continuare „....”), cu sediul în municipiul, str., județul, având cod unic de înregistrare, atribuit fiscal RO, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul sub nr., reprezentată legal de dl. și convențional de, cu sediul procesual ales în, împotriva Răspunsului consolidat al autorității contractante din data de 27.08.2025, publicat în SEAP la data de 29.08.2025, privind documentația de atribuire aferentă procedurii de licitație deschisă, online, organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Achiziția de tramvaie destinate transportului public de călători”, cod CPV 34622100-4, de către, cu sediul în localitatea, Str. județul, în calitate de autoritate contractantă, s-a solicitat:

1) suspendarea procedurii de licitație publică până la soluționarea prezentei contestații, în termen de 3 zile de la înregistrarea contestației, respectiv până la expirarea termenului limită pentru depunerea ofertelor, care este 15.09.2025;

2) anularea în parte a răspunsului consolidat al autorității contractante din data de 27.08.2025 publicat în SEAP la data de 29.08.2025, respectiv în ceea ce privește refuzul autorității contractante de a adopta măsuri de remediere a cerințelor documentației de atribuire cu care a fost sesizată și la care se va referi contestatorul în cuprinsul prezentei contestații;

3) obligarea autorității contractante să adopte măsuri de remediere a cerințelor Caietului de sarcini ținând seama de dezlegările date de Consiliul prezentei contestații;

4) obligarea autorității contractate la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul demers.

Prin Încheierea nr., Consiliul s-a pronunțat asupra cererii de suspendare a procedurii, din cuprinsul contestației formulată de SA, pe care a respins-o.

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, să soluționeze contestația de față, prin care SA reclamă Răspunsul consolidat al autorității contractante din data de 27.08.2025, publicat în SEAP la data de 29.08.2025, învederând următoarele:

Contestatorul susține că potrivit descrierii achiziției publice, se intenționează achiziționarea unui număr de 20 de tramvaie noi și nefolosite (cod CPV 34622100-4 - Vagoane de tramvai rev.2), destinate transportului public de călători, conform cerințelor din caietul de sarcini. Valoarea estimată a achiziției de 20 de tramvaie este de 200.000.000,00 lei fără TVA (10.000.000,00 lei/buc x 20 buc).

Contestatorul a formulat mai multe întrebări de clarificare și modificare față de proiectul de Contract, precum și față de alte documente parte a documentației licitației, care vizau în special cerințele Caietului de sarcini.

Prin răspunsul consolidat la clarificări nr. 16954, 16890, 16672 din data de 27.08.2025, autoritatea contractantă a respins o parte din întrebări, iar în raport de întrebările admise, a adus modificări semnificative cerințelor din Caietului de sarcini și documentației licitației, ce conțin o serie de aspecte de nelegalitate și incoerențe tehnice și/sau juridice.

A. MODIFICAREA CERINȚELOR ACHIZIȚIEI PRIN RĂSPUNSUL CONSOLIDAT LA CLARIFICĂRI

6. Contestatorul arată că prin răspunsul la clarificări au fost modificate cerințele din Caietul de sarcini și documentația licitației, după cum urmează:

a) Răspuns la întrebarea nr. 2 din clarificări:

Se acceptă parțial modificarea. Se modifica art. 2.4 din Contract, si va avea următorul conținut:

2.4. Dacă un document al contractului sau corespondența în legătură cu acesta este redactat în altă limbă decât limba română, traducerea acestuia în limba română va avea prioritate. Partea care emite documentul respectiv va suporta costurile traducerii. Prin excepție, pentru documentația tehnică standard a componentelor provenite de la terți producători (ex: manuale tehnice, certificate de conformitate), care este disponibilă în mod uzual într-o limbă de circulație interntațională (engleza sau franceza), nu se va solicita traducerea în limba romana.

b) Răspuns la întrebarea nr. 3 din clarificări:

Se acceptă propunerea ofertantului.

Se modifică cerința caietului de sarcini, secțiunea 7.3.5 pag. 30, si va avea următorul conținut:

□ Conformitate cu Standarde. Sistemul trebuie să respecte standarde relevante din industria feroviară (ex. EN 50155, EN 50121-3-2. EN 45545, EN50657/VD V-191).

c) Răspuns la întrebarea nr. 7 din clarificări:

Se acceptă parțial modificarea privind: Pag. 62 par. 4 din CS:

" b) garanții ale subansamblurilor tramvaielor, diferite de cea a întregului tramvai:

□Caroserie: 5 ani;

□Motoare electrice de tracțiune minim 350.000 km ..."

Se modifică și corelează cerința caietului de sarcini, pag. 62 par. 4 lit b), si va avea următorul continut:

b) garanții ale subansamblurilor tramvaielor, diferite de cea a întregului tramvai:

□Caroserie la coroziune min 8 ani;

□Motoare electrice de tracțiune minim 500.000 km;

□După expirarea perioadei de garanție, la solicitarea expresă a achizitorului, furnizorul are obligația de a asigura pe o perioadă de 30 de ani. contra cost, orice piesă sau subansamblu din componența tramvaiului care s-a defectat, la un preț care să reflecte condițiile de piață de la acel moment. În acest sens, va prezenta o Declarație care să confirme asigurarea producerii acestora de către producător pentru perioada de timp sus-menționată. Furnizorul răspunde pe toată durata perioadei de garanție pentru calitatea produselor livrate, iar după expirarea acesteia pentru viciile ascunse constatate.

d) Răspuns la întrebarea nr. 16 din clarificări:

Se acceptă parțial propunerea ofertantului.

Se modifica art. 25.9 (2) din Contract, si va avea următorul continut:

(2) În cazurile prevăzute la alin. (1), Furnizorul are dreptul de a pretinde numai plata corespunzătoare pentru partea din contract îndeplinită până la data denunțării unilaterale a contractului, având dreptul de a se adresa instanțelor de judecată pentru plata de daune interese.

e) Răspuns la întrebarea nr. 17 din clarificări:

Se acceptă propunerea ofertantului.

Se modifica art. 27 din Contract, si va avea următorul continut:

Art. 27.1 Achizitorul dobândește un drept de proprietate deplină asupra produselor fizice livrate (tramvaiele). Pentru toate elementele de software, documentație tehnică sau alte creații intelectuale încorporate în produse și protejate de DPI, Furnizorul acordă Achizitorului o licență neexclusivă, perpetuă, irevocabilă și gratuită de a utiliza, opera, întreține și repara produsele în scopul pentru care au fost achiziționate.

Art. 27.2 Drepturile de proprietate intelectuală preexistente ale Furnizorului sau ale terților licențiatori rămân proprietatea acestora. Nimic în acest Contract nu va fi interpretat ca un transfer al acestor DPI preexistente.

f) Răspuns la întrebarea nr. 18 din clarificări:

Se acceptă parțial propunerea ofertantului.

Se modifica art. 28 din Contract, si va avea următorul continut:

28.1. (1) Plățile care urmează a fi realizate în cadrul contractului se vor face numai după emiterea facturii ca urmare a recepționării de către Achizitor a produselor aferente activităților efectuate de Furnizor, în condițiile Caietului de sarcini si cu respectarea obligațiilor asumate de Furnizor prin oferta.

(2) Furnizorul va emite facturile evidențiind separat costurile tramvaielor, ale subansamblelor pieselor/materialelor/consumabilelor etc.

g) Răspuns la întrebarea nr. 15 din clarificări:

Se acceptă parțial propunerea ofertantului.

Se modifica Art. 25.6, 25.7. din Contract, și vor avea următorul conținut:

25.6. - Pact comisoriu

(1) În caz de neexecutare, executare necorespunzătoare a obligațiilor contractuale principale (art. 22) de către furnizor, precum și al întârzierii în îndeplinirea obligațiilor o perioadă mai mare de 30 zile de la data scadentei, din culpa exclusivă a furnizorului, achizitorul are dreptul de a considera contractul reziliat de plin drept, fără intervenția instanței de judecată. Rezilierea operează de drept după expirarea perioadei de remediere a încălcării contractuale, notificată de către achizitor furnizorului și numai dacă furnizorul nu a remediat respectiva încălcare înăuntrul termenului indicat în notificare.

(2) În cazurile de neexecutare, executare necorespunzătoare ori întârziere în îndeplinirea obligațiilor pe o perioadă mai mare de 30 de zile, din culpa exclusivă a furnizorului, acesta datorează daune compensatorii, care se determina astfel:

(i) pentru neexecutarea totală a obligațiilor asumate și/sau care îi revin, furnizorul are obligația de a plăti achizitorului, cu titlu de daune compensatorii, o sumă în cuantum de 5% din prețul total, fără TVA, al contractului:

(ii) în cazul în care executarea este numai parțială și este corespunzătoare, daunele reprezintă 10% din valoarea obligațiilor neexecutate la care se adaugă, dacă este cazul, și penalități de întârziere calculate de la data scadentei obligației neîndeplinite până la data la care a intervenit rezilierea. Dacă nu se poate stabili proporția obligațiilor neexecutate, furnizorul datorează achizitorului daune compensatorii în cuantum de 5% din prețul total, fără TVA al contractului:

(iii) în cazul în care executarea este parțială și, totodată, necorespunzătoare, furnizorul datorează achizitorului, cu titlu de daune compensatorii, o sumă în cuantum de 5% din valoarea totală, fără TVA, a contractului, la care se adaugă, dacă este cazul, și penalități de întârziere calculate de la data scadentei obligației neîndeplinite până la data la care a intervenit rezilierea.

25.7.- (1) În caz de neexecutare. executare necorespunzătoare a obligațiilor contractuale principale (art. 21) de către achizitor, precum și al întârzierii în îndeplinirea obligațiilor o perioadă mai mare.

h) Răspuns la întrebarea nr. 10 din clarificări:

Se acceptă propunerea ofertantului.

Se modifica cerința din caietul de sarcini, pag. 69, cap. 20 Recepția la livrare, și art. 12.5.(4) din Contract care va avea următorul conținut:

În cazul defecțiunilor majore din culpa exclusivă a Furnizorului, care necesită o durată de reparare mai mare de 120 de zile, Furnizorul va prelunge perioada de garanție pentru vehiculul respectiv cu perioada care depășește acest termen și va plăti Achizitorului penalități calculate conform Art. 25.3 pentru fiecare zi de depășire, până la repunerea în funcțiune.

i) Răspuns la întrebarea nr. 11 din clarificări:

Se acceptă modificarea propusă la art. 13.3 din Contract, care va avea următorul conținut: 13.3. (1) În cazul în care Achizitorul anticipează, din motive excepționale și temeinic justificate, o posibilă dificultate în respectarea unui termen de plată, va notifica de îndată Furnizorul în vederea

agreării comune a unor soluții. Simpla notificare nu exonerează Achizitorul de la plata penalităților de întârziere prevăzute la Art. 25.3, cu excepția situațiilor de forță majoră dovedite conform Capitolului 29. Orice modificare a termenelor de plată se poate face doar prin act adițional semnat de ambele Părți.

j) Răspuns la întrebarea nr. 21 din clarificări:

Se acceptă propunerea ofertantului.

Nivelul garanției de bună execuție a contractului stabilit în Fisa de date scțiunea III.1.6.b) Garanții de bună execuție se va citi: "III 1.6.b) Garanție de bună execuție: Quantum 5% din valoarea fărăTVA, a contractului....". A se vedea și răspunsul la întrebare nr. 6 din prezentele clarificări.

k) Răspuns la întrebarea nr. 27 din clarificări:

Se acceptă parțial modificarea

Autoritatea contractantă rcunoaște că o cerință rigidă privind înălțimea minimă de 1,5 m ar putea limita soluțiile tehnice ale ofertanților. Astfel, se renunță la specificarea unei înălțimi fixe, dar se menține cerința de bază: protecția completă a motorului împotriva pătrunderii apei. Cerința esențială este ca sistemul de ventilație al motoarelor de tracțiune să fie proiectat și amplasat astfel încât să asigure etanșeitate perfectă împotriva pătrunderii apei, inclusiv a jeturilor directe, indiferent de nivelul apei de pe șine.

Prin urmare, se modifică cerința caietului de sarcini, secțiunea 8.4.1 pag. 39, și va avea următorul conținut:

Gurile de ventilație se vor amplasa în exterior, în zona de deasupra motorului, și vor fi prevăzute cu protecții adecvate (șicane, filtre ele), astfel încât să se excludă pătrunderea apei în motor. Sistemul de ventilație și motorul vor fi proiectate pentru a funcționa în condiții de siguranță.

l) Răspuns la întrebarea nr. 28 din clarificări:

Se acceptă parțial modificarea

Autoritatea contractantă a analizat propunerea de modificare și a luat în considerare posibilitatea de a simplifica ccrințele pentru a asigura o mai mare flexibilitate tehnică. Astfel, se acceptă eliminarea cerinței obligatorii de a afișa pictograme specifice (de exemplu, o imagine a unei gări).

Cu toate acestea, este esențial ca sistemul de afișare să îndeplinească următoarele condiții pentru a asigura o informare clară și accesibilă a pasagerilor:

1. Afișaj cu rezoluție adecvată: Indicatorul trebuie să aibă o rezoluție a matricei LED suficientă pentru a afișa caractere și simboluri speciale (de exemplu, săgeți, semne de "stop" sau alte simboluri standard) în mod clar și lizibil.

2. Sistem de informare vizuală clar: Chiar și fără pictograme, sistemul trebuie să permită o comunicare vizuală eficientă.

Prin urmare, se modifică cerința caietului de sarcini, secțiunea 9.2.2 pag. 47, și va avea următorul conținut:

Sistemul de afișare trebuie să îndeplinească următoarele condiții pentru a asigura o informare clară și accesibilă a pasagerilor.

1. Afișaj cu rezoluție adecvată. Indicatorul trebuie să aibă o rezoluție a matricei LED suficientă pentru a afișa caractere și simboluri speciale (de exemplu, săgeți, semne de "stop" sau alte simboluri standard) în mod clar și lizibil.

2. Sistem de informare vizuală clar: Chiar și fard pictograme, sistemul trebuie să permită o comunicare vizuală eficientă.

m) Răspuns la întrebarea nr. 12 din clarificări:

Se accepta modificarea. Se modifica art. 14.2 și 14.3 din Contract, și va avea următorul

14.2. Prevederi contractuale privind monitorizarea performanțelor, dacă este cazul:

(i) Oricare dintre Părți poate convoca întrunirea unei întâlniri cu scopul evaluării și reducerii/evitării riscurilor. Întâlnirile de lucru desfășurate în vederea reducerii și evitării riscurilor

a) găsirea unor soluții pentru reducerea sau evitarea efectelor riscurilor identificate,

b) luarea de decizii cu privire la acțiunile care vor fi întreprinse cu respectarea prevederilor

(ii) Pentru fiecare întâlnire de monitorizare a progresului în cadrul Contractului, Furnizorul

(iii) Pentru analiza Graficului de furnizare de către Achizitor, Furnizorul include, în datele de intrare furnizate pentru fiecare întâlnire de analiză a stadiului realizării activităților din Contract, informații privind situația plăților către Subcontractanți, dacă este cazul.

14.3. În cazul nerealizării de către Furnizor a obligațiilor asumate prin Graficul de livrare și prin Propunerea Tehnică, care conduce la un prejudiciu direct și cuantificabil pentru Achizitor, Furnizorul va datora penalități și daune-interese în condițiile stipulate la Capitolul 25.

n) Răspuns la întrebarea nr. 5 din clarificări:

Se acceptă propunerea ofertantului.

Se modifica art. 9.2. din Contract, și va avea următorul conținut:

9.2. Furnizorul se obligă să prezinte Achizitorului standardul de firmă și Proiectul tehnic al tramvaielor oferite pentru avizare, în limba română, în termen de 90 (nouăzeci) de zile de la data emiterii ordinului de începere.

Totodată, cerința din caietul de sarcini, cap. 1.2., pag. 6, se modifică astfel:

În loc de:

În termen de 15 de zile de la data emiterii ordinului de începere, acesta este obligat de a supune avizării beneficiarului standardul de firmă de produs și proiectul tehnic care vor fi prezentate în forma cerută de reglementările legale, respectiv SR 10000-6:2004 [99],

Se va citi:

În termen de 90 (nouăzeci) de la data emiterii ordinului de începere, acesta este obligat de a supune avizării beneficiarului standardul de firmă de produs și proiectul tehnic care vor fi prezentate în forma cerută de reglementările legale, respectiv SR 10000-6:2004 [99].

o) Răspuns la întrebarea nr. 6 din clarificări:

Se acceptă propunerea ofertantului.

Se modifica art. 11.1.(1) din Contract, și va avea următorul conținut:

11.1. (1) Furnizorul se obligă să constituie garanția de bună execuție a contractului în cuantum de 5% din valoarea, fără TVA, a contractului, pentru perioada de derulare a contractului, în cazul în care pe parcursul executării contractului de achiziție publică se suplimentează valoarea acestuia,

Furnizorul are obligația de a completa garanția de bună execuție în corelație cu noua valoare a contactului de achiziție publică.

p) Răspuns la întrebarea nr. 4 din clarificări:

Se modifica art. 5.2.(1) din Contract, si va avea următorul continut:

5.2. (1) Furnizarea produselor aferente contractului va începe la data mentionata in ordinul de începere ce va fi emis de Achizitor în termen de maximum 30 (treizeci) de zile calendaristice de la data constituirii de către Furnizor a garanției de bună execuție, cu excepția unor circumstanțe obiective independente de voința autorității contractante, și va dura maxim numărul de luni precizat

a) Livrarea primului tramvai se face cel târziu în luna a _ a de la primirea ordinului de începere din partea achizitorului;

b) Livrarea celorlalte 19 tramvaie se face cel târziu în luna a _ a de la primirea ordinului de începere din partea achizitorului.

q) Răspuns la întrebarea nr. 29 din clarificări:

Se acceptă modificarea.

Cerința din caietul de sarcini, Anexa nr. 1 pag. 77, se modifică astfel:

În loc de: elastică, având în construcție elemente din cauciuc care să asigure suspensia de gradul I (primară) și arcuri elicoidale care să asigure suspensia de gradul II (secundară)

Se va citi:

elastică, având în construcție elemente din cauciuc care să asigure suspensia de gradul I (primară) și arcuri elicoidale sau sisteme de tip metal-cauciuc care să asigure suspensia de gradul II (secundară).

r) Răspuns la întrebarea nr. 30 din clarificări:

Se acceptă ca la nivelul tăbliței să se regăsească și alte informații suplimentare față de cele solicitate în caietul de sarcini și care sunt obligatorii.

s) Răspuns la întrebarea nr. 31 din clarificări:

Se acceptă modificarea.

Cerința din caietul de sarcini, secțiunea 6.8 pag. 17, se modifică astfel:

Ofertantul nu va putea scoate din garanție tramvaiele, ca urmare a utilizării repetate de către utilizator a reclamelor pe folie autoadezivă.

Se va citi:

Pe durata perioadei de garanție, nu se acceptă aplicarea de reclame, folii autoadezive sau alte materiale publicitare pe suprafețele exterioare ale tramvaielor, inclusiv pe caroserie, geamuri sau alte componente, întrucât acestea afectează sistemul de vopsire și protecția anticorozivă. Orice astfel de intervenție va conduce la excluderea zonelor afectate din garanția acordată de Furnizor.

Contestatorul susține că, raportat la numărul mare de modificări admise prin răspunsul consolidat si prin clarificările aduse, autoritatea contractantă a schimbat în mod semnificativ cerințele documentației licitației, astfel că potențialii ofertanți sunt nevoiți să-și ajusteze ofertele pe care urmează să le depună până în data de 15.09.2025.

1. În ce privește cerința privind garanția motoarelor electrice de tracțiune minim 500.000 km, contestatorul apreciază că este nejustificat de exigentă, în dezacord vădit cu practica din industrie.

Se arată că, potrivit art. 15 din Caietul de sarcini „ofertantul se va angaja obligatoriu în ofertă la următoarele garanții:

a) *garanția funcționării tramvaielor: minim 350.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare. Garanția se referă la tramvaie în ansamblu și la toate componentele acestora (altele decât cele de mai jos). Ofertantul va lua în calcul un parcurs mediu anual de 70.000 km/tramvai.*

b) *garanții ale subansamblurilor tramvaielor, diferite de cea a întregului tramvai:*

-Caroserie: 30 ani;

-Motoare electrice de tracțiune minim 500.000 km".

În același timp, art. 15 din Caietul de sarcini stabilește anumite componente pentru care se cere o garanție mult mai mare, respectiv:

-500.000 km pentru boghiuri, unitate de transmisie, unitate electrică de tracțiune, compresor, elemente sistem frânare;

-8 ani pentru caroserie, podea, echipamente electrice, instalație de informare călători, componente cauciuc.

După cum se poate observa, derogările de la regula garanției de 5 ani sau 350.000 km privesc:

-cele mai importante componente ale sistemului mecanic al tramvaiului (sistemul de tracțiune, echipamentele de acționare mecanică, sistemul de frânare), pentru care se solicită o garanție de 500.000 km fără limită temporală, în loc de 350.000 km sau 5 ani;

-cele mai importante elemente ale caroseriei, pentru care se solicită o garanție de 8 ani în loc de 350.000 km sau 5 ani.

Cu alte cuvinte, doar în cazul altor componente decât cele amintite garanția este de 350.000 km sau 5 ani. Raportat la importanța componentelor, cerințele formulate de autoritatea contractantă fac ca regula să devină garanția de 500.000 km fără limită temporală, respectiv 8 ani pentru caroserie, iar participanții la procedură sunt obligați să își configureze ofertele ținând seama de aceste repere.

Or, practica standard aplicată pe scară largă în procedurile de achiziții de tramvaie este aceea că garanția este de 5 ani sau 300.000 km, care ține cont de un rulaj mediu anual de 60.000 km. Un exemplu elocvent în acest sens este contractul încheiat între și Municipiul București în anul 2020 pentru achiziția a 100 de tramvaie, în care garanția este de 5 ani /300.000 km. Aceste tramvaie circulă, însă, în București și străbat zilnic distanțe mult mai lungi decât cele din Mun.

Asadar, chiar și criteriul distanței (350.000 km) poate fi considerat unul derogatoriu de la standardele industriei, însă ținând cont că acest criteriu este alternativ cu criteriul temporal (5 ani) care este conform practicii, cerința nu poate fi considerată una excesivă.

Aceste criterii sunt luate în calcul de orice producător responsabil atunci când avansează oferta sa de preț. Ținând cont de faptul că prețul estimat de autoritatea contractantă este la nivelul prețului pieței, rezultă că acest preț este format ținând cont de criteriile de garanție amintite. Derogarea prin înăsprirea drastică a cerințelor de garanție (cresterea de la 350.000 km la 500.000 reprezintă o creștere cu 30%) se transpune într-un cost foarte ridicat de mentenanță pentru producător. Or, cheltuielile cu mentenanța nu se pot raporta decât la cele aferente garanției de 5 ani, care reprezintă standardul în industrie.

Aceasta cu atât mai mult cu cât, contractul de achiziție parte a documentației de atribuire nu permite actualizarea prețului tramvaielor, iar piesele de schimb ar urma să fie furnizate la prețul de achiziție actual, fără a ține cont de evoluția ulterioară a prețurilor de piață.

În realitate, experiența, firmă cu o tradiție de zeci de ani în industria producătoare de material rulant, demonstrează că doar un producător care își dorește eliminarea concurenților cu riscul de a nu-si respecta ulterior angajamentul asumat poate formula o ofertă în acești termeni.

Astfel, cerințele de garanție limitează concurența ofertanților, încalcă principiul tratamentului nediscriminatoriu al ofertanților și are drept rezultat crearea cadrului favorabil pentru favorizarea unui posibil ofertant care și-ar asuma această obligație în scopul de a elimina alți participanți care formulează oferte serioase și reale.

În primul rând, garanția impusă de 500.000 km este nejustificat de exigentă și duce la asumarea unei obligații nesustenabile de către ofertantul care se angajează în acest sens.

Garanțiile solicitate trebuie să fie realiste și tehnic sustenabile. Or, solicitarea unei garanții de 500.000 km prin cerințele Caietului de sarcini obligă pe orice producător serios să crească prețul produselor oferite pentru a încerca să îndeplinească o obligație de garanție excesiv de oneroasă.

În al doilea rând, prin impunerea unei astfel de cerințe exigentă și extrem de costisitoare sunt încălcate principiile procedurilor de achiziții publice.

În speță este afectat principiul concurenței, întrucât cerința nejustificat de exigentă elimină orice producători serioși.

Un alt principiu încălcat este cel al tratamentului egal al participanților și cel al nediscriminării. Atâta timp cât standardul în industrie îl reprezintă garanția de 5 ani sau 300.000 km, reiese că participanții nu sunt tratați în mod egal, întrucât cerințele favorizează doar pe producătorii care urmăresc cu orice risc să înlăture producătorii onesti care ofertează produse de calitate.

În măsura în care Consiliul ar trece peste argumentele evocate mai sus, contestatorul arată că există o incoerență a termenelor cerute pentru obligații de garanție extinsă fără a fi corelate cu condițiile de exploatare/întreținere a tramvaielor.

Astfel, termenele de garanție de 8 ani pentru diverse subansambluri (caroserie, podea, echipamente electrice, etc.), precum și pentru componentele de cauciuc sunt excesive și depășesc durata de viață tehnică normală a multora dintre acestea.

Totodată, garanția de 10 ani (luând în calcul și garanția extinsă prevăzută în documentația de atribuire) include și data la care achizitorul trebuie să realizeze (pe cheltuială proprie) reparația generală a tramvaielor, ceea ce înseamnă cheltuieli suplimentare de cel puțin 30% din prețul unui tramvai nou. De aici reiese imposibilitatea încadrării oricărui ofertant în bugetul achiziției. Reparația se face la 8 ani conform normativelor tehnice, iar aceasta ar reveni astfel în sarcina ofertantului/contractatului, fapt care reprezintă o povară financiară suplimentară inclusă în cadrul cerințelor excesive din Caietul de sarcini.

Reparația generală presupune demontarea interioarelor pe timpul realizării acesteia, întrucât chiar o parte din interioare după 8 ani trebuie înlocuite, iar accesul la alte componente este imposibil fără demontare.

De asemenea, obligația de a asigura piese de schimb timp de 15 ani după expirarea garanției (deci pentru un total de 25 de ani) este disproporționată și nu este în conformitate cu legislația europeană aplicabilă. Toți furnizorii externi oferă piese de schimb cu termene maxime de livrare pe 10 ani.

După cum a arătat petentul, cerința din caietul de sarcini de garanție de 500.000 km pentru motoare este necorelată cu vreo limită temporală. Așadar, dacă un tramvai ar rămâne nefolositor din orice motiv, autoritatea contractantă solicită să acordăm o garanție perpetuă a acestuia, ceea ce este de neacceptat, fiind nesustenabil din punct de vedere economic.

Documentația licitației prevede o limită temporală în cazul perioadei standard de garanție și face referire la aceasta și prin factorul de punctaj, dar nu specifică absolut nicio limită temporală în privința garanției de 500.000 km la motor.

În conformitate cu prevederile fișei de date a achiziției, ofertanții trebuie să se raporteze la o perioadă minimă de garanție a tramvaielor de 350.000 km sau 5 ani. Acordarea punctajului pentru acest factor are următorul mecanism: *„numărul minim de ani pentru garanția extinsă, care va fi punctată este de 1 an suplimentar perioadei de garanție obligatorie sau 70.000 km, iar numărul maxim este de 5 ani suplimentar perioadei de garanție obligatorie sau 350.000 km. Orice ofertă cu un număr de ani de garanție extinsă mai mare de 5 ani suplimentar perioadei de garanție obligatorie sau 350.000 km, nu va fi punctată suplimentar.”*

Astfel, în caietul de sarcini se cere o garanție a funcționării tramvaielor de minim 350.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), iar art. 15 din Caietul de sarcini prevede componentele pentru care garanția excede celei standard.

Prin urmare, dacă se elimină din componența tramvaielor echipamentele pentru care se solicită o garanție extinsă celei standard, ar rămâne doar câteva componente nesemnificative și care nu pot alcătui nici măcar structura tramvaielor și componentele esențiale ale acestora.

Astfel, garanția standard se referă la componente reduse ca număr și mai puțin semnificative, iar componentele pentru care se cere garanția extinsă alcătuiesc componentele principale ale tramvaielor. Prin urmare, modalitatea de elaborare a cerințelor caietului de sarcini este neconformă cu legislația în materie, fiind eludat principiul transparenței.

Acest principiu reprezintă garanția operatorilor economici interesați cu privire la corectitudinea organizării și desfășurării achiziției, precum și respectarea egalității de tratament și nediscriminarea. Pentru respectarea acestui principiu, este necesar ca documentația de atribuire să nu cuprindă cerințe restrictive și să fie accesibilă tuturor operatorilor economici interesați de participarea la procedura de achiziție.

Modul de redactare al Caietului de sarcini joacă un rol crucial în ajutarea ofertanților la redactarea ofertei tehnice și financiare, iar prevederile acestuia trebuie să fie neechivoce și lipsite de multiple înțelegeri.

Așadar, contestatorul apreciază că se impune modificarea cerințelor referitoare la garanția motoarelor și alinierea acestora la perioada de garanție

standard, respectiv reducerea perioadei de garanției pentru motor de la 500.000 km la 350.000 km și impunerea unei limite temporale de 5 ani.

2. Referitor la cerințele privind durata garanțiilor tehnice, contestatorul susține că trebuie modificate.

Se arată că, caietul de sarcini este caracterizat de o numerotare incoerentă și de obligații de garanție extinse fără corelare cu condițiile de exploatare/întreținere.

Reiterează petentul că termenele de garanție de 8 ani pentru diverse subansambluri (caroserie, podea, echipamente electrice, componente cauciuc) sunt excesive și depășesc durata de viață tehnică normală a multora dintre acestea. De asemenea, garanția de 10 ani (luând în calcul și garanția extinsă prevăzută în documentația de atribuire) ar include și data la care achizitorul trebuie să realizeze (pe cheltuială proprie) reparația generală a tramvaielor.

De asemenea, obligația de a asigura piese de schimb timp de 15 ani după expirarea garanției, așadar pentru un total de 25 de ani, este disproporționată și nu este în conformitate cu legislația europeană aplicabilă.

Astfel, autoritatea contractantă cere ca cele mai importante componente ale tramvaielor să fie, practic, extinse pe toată durata de viață a tramvaielor. Introducerea unei limite temporale de 5 ani drept criteriu alternativ până la care operează garanția, celălalt fiind numărul limită de kilometri de 350.000, este indispensabil pentru stabilirea unor condiții conforme la care trebuie să se realizeze ofertanții.

Având în vedere cele arătate, ca expresie a clarității și coerenței cerințelor documentației de atribuire, petentul consideră necesară includerea tuturor clauzelor privind garanțiile tehnice într-un capitol separat (în prezent sunt dublate clauzele contractuale 11.3 și următoarele în capitolul care se referă la Garanția de bună execuție):

„Art. 11.3 b): Se vor revizui termenele de garanție pentru a reflecta perioada minimă de garanție solicitată prin Fisa de date (5 ani) precum și duratele de viață tehnică standard:

Garanții ale subansamblurilor tramvaielor, diferite de cea a tramvaielor:

a) Caroserie la coroziune - 5 ani sau 350.000 km (oricare se îndeplinește mai întâi);

b) Podea și covor podea - 5 ani sau 350.000 km (oricare se îndeplinește mai întâi);

c) Boghiuri - 5 ani sau 350.000 km (oricare se îndeplinește mai întâi);

d) Unitate de transmisie (reductoare, etc.) - 5 ani sau 350.000 km (oricare se îndeplinește mai întâi);

e) Unitate electrică de tracțiune, compresor - 5 ani sau 350.000 km (oricare se îndeplinește mai întâi);

f) Echipamente electrice (invertor, sursa statică) - 5 ani sau 350.000 km (oricare se îndeplinește mai întâi);

g) Instalație de informare călători - 5 ani sau 350.000 km (oricare se îndeplinește mai întâi);

h) Elemente sistem frânare - 5 ani sau 350.000 km (oricare se îndeplinește mai întâi);

i) Componente cauciuc - 3 ani sau 210.000 km (oricare se îndeplinește mai întâi)."

Art. 11.5 (nou): „După expirarea perioadei de garanție, la solicitarea beneficiarului, furnizorul va depune toate diligențele rezonabile pentru a asigura, contra cost, pe o durată de 10 ani, piese de schimb sau soluții tehnice echivalente pentru componentele care se defectează.”

Contestatorul precizează că garanțiile trebuie să fie realiste și tehnic sustenabile. Termenele propuse sunt aliniate la practicile industriei feroviare. Reformularea Art. 11.5 transformă o obligație de rezultat (aproape imposibilă pe 23 de ani) într-o obligație care este mult mai realistă și echitabilă, protejând în același timp investiția pe termen lung a achizitorului.

3. În ce privește cerința privind caracterul ferm al prețului, contestatorul afirmă că se impune a fi modificată.

Clauza actuală stipulează că prețul contractului este ferm și neactualizabil pe toată durata de derulare a acestuia. Având în vedere durata extinsă a unui astfel de contract (care include fabricarea, livrarea esalonată și garanția), această clauză expune furnizorul unui risc comercial extraordinar și inechitabil, legat de fluctuațiile imprevizibile ale costurilor materiilor prime (ex: oțel, aluminiu), componentelor din import (adesea facturate în EUR), energiei și forței de muncă.

Se arată că impunerea unui preț fix pe o perioadă de mai mulți ani, într-un context economic volatil, contravine principiului echilibrului contractual și poate face imposibilă executarea contractului în condiții sustenabile. Legislația achizițiilor publice (art. 221 din Legea 98/2016) prevede expres posibilitatea ajustării prețului ca o formă de modificare a contractului.

Ca atare, consideră petentul necesară modificarea art. 4.5 din modelul de contract și introducerea unui nou articol, art. 4.6, pentru a permite ajustarea prețului:

- Art. 4.5 (nou): „Prețul unitar al produselor, stabilit în Propunerea Financiară, este ferm și neajustabil pentru o perioadă de 12 (douăsprezece) luni de la data semnării Contractului, cu excepția ajustărilor permise de clauza de revizuire a prețului precum și de prevederile legislației în vigoare. După expirarea primelor 12 luni de executare a contractului, prețul unitar pentru produsele care urmează a fi livrate va fi ajustat în condițiile și conform metodologiei stipulate la Art. 4.6.”

- Art. 4.6 (nou) - Metodologia de Ajustare a Prețului: „(1) Ajustarea prețului are ca scop exclusiv recunoașterea efectelor demonstrate ale variației costurilor elementelor fundamentale de producție și menținerea echilibrului economic al Contractului.

(2) Prețul unitar ajustat (P_n) al unui tramvai se calculează pe baza prețului unitar inițial (P_0) conform următoarei formule polinomiale:

$$P_n = P_0 * [k_{fix} + k_{mat} * (IM_n / IM_0) + k_{man} * (IS_n / IS_0) + k_{val} * (IEn / IE_0) + k_{en} * (IN_n / IN_0)]$$

(3) Coeficienții reprezintă structura de cost a produsului, asumată de Furnizor prin ofertă. Aceștia sunt stabiliți în mod fix pentru întreaga durată a contractului, după cum urmează:

a) $k_{fix} = 0,15$ - reprezintă componenta fixă, neajustabilă (amortizări, profit, cheltuieli generale necorelate cu indicii de mai jos).

b) $k_{mat} = 0,40$ - reprezintă ponderea costurilor cu materiale și materii prime (oțel, aluminiu, etc.) de proveniență internă.

c) $k_{man} = 0,25$ - reprezintă ponderea costurilor directe și indirecte cu forța de muncă din România.

d) $k_{val} = 0,15$ - reprezintă ponderea costurilor cu materiale, subansamble și componente din import, a căror valoare este dependentă de cursul de schimb valutar EUR.

e) $k_{en} = 0,05$ - reprezintă ponderea costurilor cu energia și utilitățile consumate în procesul de producție. Suma coeficienților ($k_{fix} + k_{mat} + k_{man} + k_{val} + k_{en}$) este egală cu 1.

(4) Indicii utilizați sunt publicați oficial de Institutul Național de Statistică (INSSE) și Banca Națională a României (BNR). Părțile convin să utilizeze valorile finale, consolidate, nu cele provizorii.

a) P_0 = Prețul unitar al unui tramvai, în LEI, conform Propunerii Financiare, anexă la Contract.

b) P_n = Prețul unitar ajustat, calculat conform prezentei metodologii.

c) IM = Indicele Prețurilor Producției Industriale (IPPI) pentru piața internă, total, secțiunea CAEN Rev. 2 C - "Industria prelucrătoare", publicat lunar de INSSE în Buletinul Statistic de Prețuri.

d) IS = Indicele câștigului salarial mediu nominal brut, publicat lunar de INSSE.

e) IE = Cursul de schimb mediu lunar LEU/EUR, comunicat de BNR și publicat în Buletinul lunar.

f) IN = Indicele Prețurilor Producției Industriale (IPPI) pentru piața internă, total, secțiunea CAEN Rev. 2 D - "Producția și furnizarea de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat", publicat lunar de INSSE.

(5) Definiția Perioadelor de Referință (t_0 și t_n), ținând cont de decalajul de publicare, este următoarea:

a) Perioada de Bază (t_0): Indicii de bază (IM_0 , IS_0 , IE_0 , IN_0) sunt valorile finale publicate, corespunzătoare lunii calendaristice a datei limită de depunere a ofertelor în cadrul procedurii de atribuire.

b) Perioada de Ajustare (t_n): Indicii actuali (IM_n , IS_n , IE_n , IN_n) sunt valorile finale publicate, corespunzătoare celei mai recente luni calendaristice pentru care toți cei patru indici menționați la alin. (4) sunt disponibili simultan și în formă definitivă la data transmiterii de către Furnizor a solicitării de ajustare. Această lună va fi denumită "Luna de Referință pentru Ajustare".

(6) Ajustarea prețului se realizează anual, în mod automat, începând cu al doilea an de executare a Contractului.

(7) Furnizorul are obligația de a calcula prețul ajustat (P_n) utilizând formula de la alin. (2) și indicii aferenți (t_n), și de a transmite Achizitorului Notificarea de Ajustare Anuală.

Această notificare va conține calculul detaliat și dovezile din publicațiile oficiale (copii, link-uri) pentru valorile indicilor utilizați.

(8) Achizitorul are la dispoziție 15 (cincisprezece) zile lucrătoare de la primirea notificării pentru a verifica matematic calculul. Eventualele erori de calcul vor fi notificate Furnizorului pentru corectare imediată. Lipsa unui răspuns motivat în acest termen valorează acceptare tacită a calculului."

Contestatorul precizează că solicitarea este conformă cu prevederile art. 221 alin. (1) lit. a) din Legea 98/2016 și art. 107 din HG 395/2016. Această clauză detaliată oferă un mecanism obiectiv, transparent și verificabil, bazat pe date statistice oficiale, eliminând orice arbitrar. Formula propusă reflectă o structură de costuri realistă pentru industria constructoare de material

ruant. Includerea unei componente fixe, a ponderilor, a unei benzi de variație și a unei proceduri clare protejează interesele ambelor părți: apără furnizorul de riscul inflaționist necontrolabil și oferă achizitorului predictibilitate și siguranța că ajustările sunt corect fundamentate, contribuind la sustenabilitatea pe termen lung a proiectului.

4. Referitor la cerința privind plățile directe către subcontractanți, contestatorul susține că trebuie modificată.

Deși plata directă este o opțiune legală (art. 219 din Legea 98/2016), mecanismul descris în Caietul de sarcini este ambiguu. Furnizorul principal (liderul) poartă întreaga responsabilitate pentru executarea contractului și trebuie să aibă control asupra fluxurilor financiare și managementului subcontractanților. Plata directă poate complica acest management.

Contestatorul susține că este necesar să se dispună în sensul introducerii unui articol nou în modelul de contract:

Art. 17.10 (nou): *„Achizitorul va efectua plăți direct către subcontractanții care si-au exprimat opțiunea în acest sens, în condițiile art. 219 din Legea nr. 98/2016. Plata este condiționată de confirmarea de către Furnizorul principal a realității, cantității și calității serviciilor prestate de subcontractant, confirmare care nu va fi refuzată în mod nejustificat. Furnizorul principal rămâne singurul răspunzător în fața Achizitorului pentru executarea întregului contract.”*

Modificarea aduce claritate și asigură că Furnizorul principal își menține rolul de manager de contract, validând lucrările subcontractanților înainte de plată. Acest lucru este esențial pentru a asigura calitatea și coerența execuției contractuale.

5. În referire la cerința privind cesiunea creanțelor, petentul susține că trebuie modificată.

Condiționarea cesiunii creanțelor de „acordul scris al celeilalte părți,” este o restricție nejustificată și contravine practicilor comerciale. Furnizorul trebuie să aibă flexibilitatea de a-și cesiona creanțele (facturile) către o instituție financiară (factoring) pentru a-și asigura lichiditățile necesare derulării unui proiect de asemenea anvergură.

Ca atare, este necesară înlocuirea acordului cu o simplă notificare prin introducerea unui nou articol în modelul de contract:

Art. 20.1 (nou): *„Furnizorul are dreptul de a cesiona creanțele certe, lichide și exigibile născute din prezentul Contract. Cesiunea de creanță produce efecte față de Achizitor (debitorul cedat) de la data la care acesta primește o notificare scrisă din partea Furnizorului (cedentului) sau a instituției financiare (cesionarului).”*

Se reține că această modificare este conformă cu prevederile art. 1578 din Codul civil privind opozabilitatea cesiunii. Eliminarea necesității unui acord prealabil facilitează accesul furnizorului la finanțare, un aspect crucial pentru buna derulare a contractului, fără a crea vreun prejudiciu achizitorului, care va plăti aceeași sumă, dar către un alt creditor.

6. În ce privește cerința privind termenul de remediere, contestatorul susține că trebuie modificată; termenul de 30 de zile lucrătoare pentru a repara sau înlocui bunuri defecte este insuficient pentru componente provenite din import, care pot necesita comandă de la producători terți, transport internațional și timp de instalare.

Este necesară flexibilizarea termenului pentru componentele provenite din import, astfel:

Art. 12.5.(3) (nou): *„Furnizorul se obligă sa repare sau sa înlocuiască bunurile lipsă, defectele, sau deteriorările, suportând toate costurile aferente, în termen de maxim 30 (treizeci) zile lucrătoare de la data recepției, cu excepția componentelor provenite din import pentru care termenul de remediere sau înlocuire este de 60 de zile. Termenul începe să curgă de la data la care Achizitorul a pus vehiculul la dispoziția Furnizorului pentru reparații.”*

Solicitarea introduce un grad de flexibilitate necesar, recunoscând că nu toate defecțiunile pot fi remediate în același interval de timp. Această abordare pragmatică previne situațiile în care furnizorul ar intra în penalizare din motive obiective, independente de voința sa.

7. Totodată, contestatorul apreciază că cerința privind termenul de recepție trebuie modificat.

Un termen de 14 zile pentru efectuarea recepției individuale pentru fiecare tramvai este excesiv de lung. Procedurile de verificare ar trebui să fie standardizate și eficiente. Un termen atât de lung poate întârzia nejustificat emiterea procesului-verbal de recepție și, implicit, plata facturii aferente.

Se apreciază că este necesară scurtarea termenului de recepție.

Un termen de 5 zile lucrătoare este suficient pentru a efectua toate verificările necesare, conform listelor de verificare agreeate, cu excepția primului tramvai pentru care un termen de 14 - 21 de zile este justificat. Aceasta asigură un proces eficient și previne blocajele de cash - flow pentru furnizor, fără a prejudicia dreptul achizitorului la o verificare riguroasă.

8. De asemenea, contestatorul apreciază că cerința privind definiția forței majore trebuie reformulată. Definiția din Caietul de sarcini, deși enumeră o serie de evenimente, are un caracter restrictiv. De asemenea, utilizarea expresiei „și include calamități, greve” poate fi interpretată ca limitativă.

Evenimente recente de anvergură globală, precum pandemiile (care pot fi mai mult decât simple „epidemii, localizate), crizele geopolitice care duc la embargo-uri, restricții comerciale impuse de state terțe sau întreruperi majore în lanțurile de aprovizionare, nu sunt menționate explicit, deși sunt în afara controlului părților.

Contestatorul susține că este necesară reformularea definiției pentru a-i conferi un caracter exemplificativ și suficient, prin introducerea unui nou articol în modelul de contract:

Art. 1.1.m) (nou): *„m) Forța majoră - un eveniment mai presus de controlul Părților, care nu se datorează greșelii sau vinei acestora, pe care acestea nu l-au putut prevedea în mod rezonabil la momentul încheierii Contractului și ale cărui consecințe nu pot fi evitate prin luarea unor măsuri diligente, făcând astfel imposibilă executarea obligațiilor contractuale. Asemenea evenimente pot include, fără a se limita la: calamități naturale (cutremure, inundații, alunecări de teren), războaie (declarat sau nu), acte de terorism, revolte, insurecții, blocade, greve generale la nivel național, epidemii, pandemii, carantine, embargouri, restricții guvernamentale neprevăzute la data încheierii contractului, sau orice alte evenimente similare care sunt recunoscute ca fiind de forță majoră de lege sau de uzanțele comerciale.”*

9. Contestatorul susține că cerința privind ușile de acces se impune a fi eliminată. În descrierea privind condițiile aplicabile ușilor de acces se solicită ca toate ușile să fie cu deschidere independentă. Este necesară eliminarea acestei cerințe, întrucât vatmanul are posibilitatea deschiderii în mod automat a ușilor care au avut comanda de deschidere din partea călătorilor.

Vatmanul va avea posibilitatea ca de la un buton amplasat pe bord să selecteze modul de deschidere a ușilor în mod automat, doar a ușilor care au avut comanda de deschidere din partea călătorilor, iar vatmanul doar validează deschiderea după oprirea în stație, sau să deschidă în mod independent fiecare ușă prin comanda unui buton de la bord pentru fiecare ușă.

10. Totodată, cerințele privind tabloul de bord se impune a fi eliminate. Contestatorul susține că în descrierea cerințelor privind parametrii ce trebuie furnizați pe display se solicită, printre altele, supratemperatura motoarelor electrice de tracțiune/Activarea mecanismului de protecție împotriva supratemperaturii motoarelor electrice de tracțiune.

De asemenea, în lista parametrilor monitorizați și memorați se solicită, printre altele, și parametrul privind depășirea valorilor maxime ale temperaturilor de funcționare pentru: motoarele electrice de tracțiune, echipamentele electronice de tracțiune și servicii auxiliare, instalația de aer condiționat etc.

Se arată că este necesară eliminarea acestor cerințe, întrucât sistemul automat de monitorizare urmărește în permanență valoarea curentului reducându-l la nevoie astfel încât să nu se depășească temperatura admisibilă a instalației.

11. Cerința privind definiția lămpilor de gabarit trebuie eliminată în opinia petentului. Prin cerințele din Caietul de sarcini se prevede ca lămpile cu gabarit să fie prevăzute cu LED-uri.

Contestatorul apreciază că această cerință este restrictivă, având în vedere faptul că lămpile de gabarit cu catadioptrii și-au dovedit fiabilitatea sporită în exploatare față de cele cu LED-uri, motiv pentru care trebuie eliminată cerința.

12. Totodată, cerința privind monitorizarea izolației/împământării trebuie eliminată. Se reține că prin cerințele din Caietul de sarcini se prevede ca funcționarea corespunzătoare a izolației și a pământării echipamentelor să fie monitorizată de computerul de bord.

Contestatorul apreciază că este necesară înlăturarea acestei cerințe întrucât această cerință este specifică troleibuzelor, nu tramvaielor.

Prin adresa nr. ... înregistrată la Consiliu sub nr. ..., autoritatea contractantă a formulat punct de vedere la contestația depusă de SA, precizând următoarele:

În perioada stabilită de autoritatea contractantă pentru primirea solicitărilor de clarificări ale operatorilor economici interesați să participe la procedura de atribuire, au fost transmise prin intermediul SEAP un număr de 34 de întrebări, pentru care s-a formulat și postat Răspunsul consolidat nr 16951/16890/16672/27.08.2025. Majoritatea răspunsurilor autorității contractate au avut rol de confirmare și clarificare, cele care sunt invocate de contestatar instituind condiții mult mai permissive pentru asigurarea participării unui număr cât mai mare de operatori economici la procedura de

atribuire, prin reducerea costurilor de furnizare si acceptarea unor specificații tehnice care sa fie in concordanta cu posibilitățile de producere si ofertare ale tramvaielor.

Astfel, s-a clarificat clauza privind suportabilitatea costurilor traducerii documentației tehnice in sensul renunțării la prezentarea acesteia in limba romana in cazul in care este disponibila intr-o limba de circulație internaționala, s-a acceptat plata pentru partea de contract îndeplinita pana la data denunțării unilaterale a contractului, furnizorul avand dreptul de a se adresa instanțelor de judecată pentru plata de daune interese, s-au reglementat drepturile de proprietate intelectuala, s-a stabilit un echilibru contractual intre furnizor si achizitor in ceea ce privește termenele si condițiile de plata a facturilor cat si a penalitatilor si daunelor interese, s-a eliminat obligativitatea de a furniza un vehicul similar pe durata reparațiilor majore ale unui tramvai, aplicandu-se in acest caz penalitatile si / sau daunele interese, s-a redus cuantumului garanției de buna execuție, corelat cu celelalte prevederi contractuale, s-a permis aplicarea unor standarde relevante din industria feroviara si eliminarea unor cerințe tehnice, considerate de operatorii economici ca fiind restrictive, cum ar fi inaltimea minima a gurilor de ventilație, aplicarea de reclame in timpul perioadei de garanție, afișarea de pictograme specifice in cadrul sistemului de afișare si informare vizuala, permiterea de soluții echivalente pentru anumite componente cat si majorarea termenului de prezentare a standardului de firma si proiectului tehnic al tramvaielor.

Asa cum rezulta din cele prezentate, intentia autoritatii contractante a fost de a respecta principiile tratamentului egal și al proporționalității, si de a nu avantaja anumiți producători, clauzele contractuale si specificațiile tehnice trebuind să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.

Pentru asigurarea conformării autoritatii contractante la aceste principii, modificarea/completarea cerințelor caietului de sarcini si a Formularului de contract este permisa in etapa de depunere a ofertelor, cu prelungirea corespunzătoare a termenului de depunere, conform prevederilor art 153 din Legea 98/2016 actualizata: (2) Durata prelungirii perioadei stabilite potrivit alin. (1) este proporțională cu volumul și complexitatea informațiilor transmise prin clarificări, a informațiilor suplimentare sau a modificărilor aduse documentelor achiziției. Autoritatea menționează că termenul initial de depunere a ofertelor a fost 04.09.2025 iar ca urmare a solicitărilor adresate de operatorii economici si modificărilor efectuate asupra documentației, acesta a fost prelungit pana la data de 25.09.2025.

Astfel operatorilor economici le-a fost de fapt facilitat accesul la procedura de atribuire, motiv pentru care se solicită Consiliului să rețină caracterul nefondat al susținerilor contestatorului privind modificarea in mod semnificativ a documentației de atribuire si impactul acesteia asupra modului de elaborare a ofertei, si sa le respingă ca neîntemeiate.

Privitor la cerințele criticate de contestator și măsurile de remediere solicitate, autoritatea contractantă prezintă punctul de vedere, pentru fiecare în parte, dupa cum urmează:

C1. Cerința privind garanția motoarelor electrice de tracțiune minim 500.000 km este nejustificat de exigentă, în dezacord vădit cu practica din industrie.

C2. Cerințele privind durata garanțiilor tehnice trebuie modificate.

Autoritatea contractantă susține că a luat în considerare criticile și susținerile prezentate de operatorul economic la punctele C1 și C2 din contestația depusă, privind solicitarea modificării garanției motoarelor electrice de tracțiune și a unor garanții ale subansamblurilor tramvaielor, dintre care reține: creșterea costurilor cu mentenanța asigurată de producător fără a fi permisă actualizarea prețului tramvaiului, piesele de schimb urmând a fi furnizate la prețul de achiziție actual; crearea unui cadru favorabil pentru o posibilă asumare a cerințelor fără o fundamentare realistă a costurilor, doar în scopul de a elimina alți posibili participanți la procedura de achiziție; creșterea prețului produselor oferite pentru îndeplinirea unei obligații de garanție excesiv de oneroase; toate acestea având ca posibil efect limitarea concurenței ofertanților.

De asemenea, autoritatea contractantă a reanalizat corelarea cerințelor privind garanția motoarelor electrice de tracțiune și subansamblurilor tramvaielor, cu garanția funcționării tramvaielor, respectiv minim 350.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare, aceasta constituind factor de evaluare de natură tehnică, respectiv Perioada de garanție extinsă, operatorii economici fiind astfel motivați să ofere perioade de garanție suplimentară în funcție de suportabilitatea costurilor, asumându-și astfel responsabilitatea pentru calitatea materialelor și a procesului de fabricație în condițiile ofertării unui preț avantajos pentru achizitor.

Față de cele prezentate, autoritatea contractantă precizează că este de acord cu adoptarea următoarelor măsuri de remediere, privind modificarea răspunsului de la întrebarea nr. 19 din cadrul Răspunsului consolidat nr. 16951/16890/16672/27.08.2025, după cum urmează:

-Se acceptă modificarea privind: Pag. 15 par. 2 din CS: "Componentele din cauciuc trebuie să aibă o durată de viață estimată la minim 5 ani să reziste la condițiile de lucru, la variațiile de temperatură și presiune, la lumina solară și razele ultraviolete."

-Se acceptă modificarea privind: Pag. 25 par. 11 din CS: "Tipul covorului va fi pentru trafic intens, cu durata de viață de minim 5 ani."

-Se acceptă modificarea privind: Pag. 40 par. 5 din CS: "... Garanția motoarelor trebuie să fie de minim 350.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare "

-Se acceptă parțial modificarea privind: Pag. 62 par. 4 din CS:

"b) garanții ale subansamblurilor tramvaielor, diferite de cea a întregului tramvai: □ Motoare electrice de tracțiune minim 350.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare".

Se accepta parțial modificarea privind: Pag. 79 din CS, partea finală a Anexei 1 Centralizator parametri tehnici minimali și maximali, după cum urmează:

Garantie	Durată de funcționare (minim)	30	ani
	Durată de utilizare fără reparație generală (minim)	8	ani

	Garanție minim (care condiție se îndeplinește prima)	350.000 Sau 5	Km ani
	Podea și covor podea (inclusiv sistem lipire) (minim)	350.000 Sau 5	Km ani
	Boghiuri (minim)	350.000 Sau 5	Km ani
	Unitate de transmisie (reductoare, etc.) (minim)	350.000 Sau 5	Km ani
	Unitate electrică de tracțiune, compresor, (minim)	350.000 Sau 5	Km ani
	Echipamente electrice (invertor, sursă statică) (minim)	350.000 Sau 5	Km ani
	Instalație de informare călători (minim)	350.000 Sau 5	Km ani
	Elemente sistem frânare (minim)	350.000 Sau 5	Km ani
	Componente cauciuc	210.000 Sau 3	Km ani

Cu privire la garanția solicitată pentru caroseria tramvaiului, autoritatea contractantă nu este acord cu cerințele contestatorului, menținând următoarele termene de garanție, indicate în cadrul Răspunsului consolidat nr. 16951/ 16890/16672/27.08.2025:

-Se menține cerința din caietul de sarcini, pag. 17 par. 4, unde se solicită:

Acoperirile, atât cele de protecție anticorozivă (număr straturi, grosime strat etc.) cât și cele decorative, vor fi specificate în documentația constructivă și tehnologică a tramvaielor. Acestea trebuie să asigure o garanție de minim 8 ani pentru caroserie în ansamblu, fără operațiuni de întreținere.

-Se acceptă parțial modificarea privind: Pag. 62 par. 4 din CS, așa cum a fost menționată la punctul anterior (măsurile de remediere), se menține cerința din răspunsul consolidat:

" b) garanții ale subansamblurilor tramvaielor, diferite de cea a întregului tramvai: □ Caroserie la coroziune: min 8 ani;

-Se menține cerința de la Pag. 79 din CS, partea finală a Anexei 1 Centralizator parametri tehnici minimali și maximali, după cum urmează:

Garantie	Caroserie la coroziune (minim)	8	ani
----------	--------------------------------	---	-----

Motivația autorității contractante pentru menținerea cerințelor privind garanția solicitată pentru caroseria tramvaiului, rezida în următoarele aspecte: garanția extinsă este direct corelată cu durata de viață estimată a tramvaielor, care este de 30 de ani, asigurând și protecția investiției publice, în condițiile în care achiziția de material rulant reprezintă o investiție majoră din fonduri publice. De asemenea, coroziunea extinsă a caroseriei duce la reparații complexe și scumpe, care pot implica înlocuirea unor panouri structurale sau a unor elemente de șasiu, fapt luat în considerare de autoritatea contractantă în stabilirea acestei cerințe.

Garanția de coroziune nu este o simplă opțiune, ci o cerință tehnică fundamentată de condițiile de exploatare. Durata de viață a unei caroserii depinde direct de calitatea tratamentelor anticorozive. Vehiculele publice sunt expuse constant la condiții de drum dificile, care accelerează masiv procesul de coroziune, iar o garanție extinsă demonstrează că producătorul a folosit un sistem de protecție capabil să reziste în fața acestor condiții agresive.

În concluzie, solicitarea unei garanții extinse de coroziune pentru caroserie în cadrul unei proceduri de achiziție publică este o cerință tehnică, economică și legală pe deplin justificată. Ea asigură că vehiculul achiziționat este robust, durabil și protejat împotriva factorilor de mediu agresivi, contribuind la minimizarea costurilor pe termen lung și la maximizarea eficienței investiției publice.

Ca urmare a adoptării măsurilor de remediere se va modifica parțial și răspunsul de la întrebarea nr. 7 din cadrul Răspunsului consolidat nr. 16951/16890/16672/27.08.2025, articolul 11.6 lit. b) din Formularul de contract revizuit va avea următorul conținut:

b) Garanții ale subansamblurilor tramvaielor:

- Caroserie la coroziune minim 8 ani;
- Podea și covor podea minim 350.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare;
- Boghiuri minim 350.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare;
- Unitate de transmisie (reductoare, etc.) minim 350.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare;
- Unitate electrică de tracțiune, compresor minim 350.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare;
- Echipamente electrice (invertor, sursă statică) minim 350.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare;
- Instalație de informare călători minim 350.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare;
- Elemente sistem frânare minim 350.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare;
- Componente cauciuc minim 210.000 km sau minim 3 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare.

Cu privire la modificarea propusă de contestator pentru art. 11.5 din contract, (respectiv art 11.8 din formularul de contract revizuit, anexa la Răspunsului consolidat nr. 16951/16890/16672/27.08.2025), autoritatea contractantă susține că nu este acord cu cerințele contestatorului, motivat de următoarele:

(i) Exprimarea operatorului economic este ambiguă, termenii *va depune toate diligentele rezonabile*, nefiind cuantificabili, iar autoritatea contractantă s-ar afla în imposibilitatea de a dispune de piesele de schimb sau soluțiile tehnice necesare, cu atât mai mult cu cât este foarte probabil să nu fie disponibile pe piața de profil aceleași componente sau compatibile pe care să le poată achiziționa și utiliza fără să afecteze funcționalitatea și/sau performanțele tramvaiului.

(ii) Perioada pentru care se solicita asigurarea pieselor de schimb și a soluțiilor tehnice, de 15 ani este corelată cu durata de viață a tramvaielor, acceptarea unei perioade diminuate fiind de natura să conducă la imposibilitatea procurării componentelor și aplicării soluțiilor tehnice conforme.

(iii) Costurile acestor componente sunt în sarcina achizitorului, ele nu reprezintă un efort financiar pentru furnizor.

Având în vedere faptul că autoritatea contractantă este de acord să adopte măsuri de remediere pentru o parte din aspectele solicitate de contestator cât și neacceptarea motivată a celorlalte cerințe, Autoritatea solicită CNSC să decidă în sensul respingerii punctelor contestate de SA, ca fiind neîntemeiate și nefondate.

C3. Cerința privind caracterul ferm al prețului se impune a fi modificată

În ceea ce privește critica contestatorului referitoare la modificarea caracterului ferm al prețului contractului și introducerea unei clauze de ajustare a acestuia, având în vedere aspectele menționate și întrucât contractul în cauză este unul eminemant de furnizare, având o durată de 21 luni și o perioadă de livrare de maxim 19 de luni, nu există motive temeinice care să impună includerea clauzei de ajustare a prețului contractului în condițiile invocate de către contestator.

Conform dispozițiilor art. 222² din Legea nr. 98/2016, invocate de autoritatea contractantă în Răspunsul consolidat, se stipulează următoarele: (...) (8) *Autoritatea contractantă are dreptul să includă clauze de ajustare/revizuire a prețului, în conformitate cu prevederile alin. (3), pentru contractele de servicii sau furnizare care se derulează pe o perioadă de până la 24 de luni și pentru contractele de lucrări care se derulează pe o perioadă de cel mult 6 luni.*

În condițiile în care durata contractului (durata de derulare a furnizării) nu depășește 24 de luni, nu sunt incidente dispozițiile art. 222² alin. (9) din Legea nr. 98/2016. (9) *Autoritatea contractantă este obligată să includă clauze de ajustare/revizuire a prețului, în conformitate cu prevederile alin. (3), pentru contractele de servicii sau furnizare care se derulează pe o perioadă ce depășește 24 de luni și pentru contractele de lucrări care se derulează pe o perioadă ce depășește 6 luni. (..)*

Se arată că, prin prezenta procedură de atribuire, autoritatea contractantă intenționează să atribuiască un contract de furnizare de tramvaie, unul din factorii de evaluare a ofertelor fiind „Livrarea anticipată a tramvaielor”, astfel reducându-se perioada de livrare la 17 luni.

Prin documentația de atribuire, autoritatea contractantă a făcut o distincție clară între:

- durata contractului, care reprezintă termenul de livrare, în speță perioada de livrare/furnizare a celor 19 tramvaie;

- durata de valabilitate a contractului care reprezintă perioada de timp în care contractul produce efecte juridice, și anume de la semnarea acestuia și

până la stingerea tuturor obligațiilor ce le revin ambelor părți, inclusiv durata de post garanție a tramvaielor.

Contestatorul susține corectitudinea introducerii acestei formule de ajustare, afirmând că mecanismul de ajustare propus este obiectiv, transparent și verificabil, bazat pe date statistice oficiale, eliminând orice arbitrar, iar formula propusă reflectă o structură de costuri realistă pentru industria constructoare de material rulant. În fapt, aceste considerente au caracter general și nu sunt susținute de prevederi legale, standarde de cost sau orice alte documente care să reglementeze repartizarea costurilor în acest domeniu, operatorul economic neindicând în cuprinsul contestației depuse astfel de surse. De altfel, chiar din formularea noului articol din contract, Coeficienții reprezintă structura de cost a produsului, asumată de Furnizor prin ofertă, rezultând caracterul arbitrar al acestora.

Astfel, sunt menționate: o componenta fixa de 15%, o pondere a costurilor cu materiale și materii prime de proveniență internă de 40%, o pondere a costurilor directe și indirecte cu forța de muncă din România de 25%, o pondere costurilor cu materiale, subansamble și componente din import de 15% și o pondere a costurilor cu energia și utilitățile consumate în procesul de producție de 5%. În privința acestor coeficienți, Autoritatea susține că ei se pot calcula doar în baza datelor din contabilitatea de gestiune a unui operator economic, fiecare producător având structuri diferite ale costurilor, în funcție de acordurile comerciale cu furnizorii proprii, organizarea procesului de producție și forța de muncă alocată, cheltuielile generale ale societății, cota de profit practică. Dintre coeficienții prezentați, aceia care privesc materiale, subansamble și componente de proveniență internă sau din import, cât și cel care privește forța de muncă din România, Autoritatea consideră că nu sunt aplicabili tuturor participanților la procedura de atribuire, având în vedere că pot participa și operatori economici străini.

Față de cele prezentate, Autoritatea solicită Consiliului să decidă respingerea punctului C3 din contestația depusă de SA ca fiind neîntemeiat și nefondat.

C4. Cerința privind plățile directe către subcontractanți trebuie modificată

Față de cele prezentate, autoritatea contractantă susține că este de acord cu adoptarea următoarelor măsuri de remediere, privind corectarea răspunsului de la întrebarea nr. 13 din cadrul Răspunsului consolidat nr. 16951 /16890/16672/27.08.2025, și implicit a art 17.10 din Formularul de contract revizuit, după cum urmează:

17.10 - Achizitorul va efectua plăți direct către subcontractant/ subcontractantii care își exprima opțiunea în acest sens, printr-o instiintare, doar atunci când prestația acestora este confirmată prin documente ageate de toate cele trei parti, respectiv achizitor, furnizor și subcontractant, sau de achizitor și subcontractant atunci când, în mod nejustificat, furnizorul blochează confirmarea obligațiilor asumate de subcontractant.

Se arată că propunerea de remediere a autorității contractante este în corelare directă cu prevederile art. 218 alin (3) din Legea nr. 98/2016, actualizată, formularea articolului de către contestator nefiind în conformitate cu prevederea legală invocată.

Pe cale de consecință, Autoritatea solicită respingerea punctului C4 din contestație ca fiind neîntemeiat și acceptarea corecției propuse de autoritatea contractantă.

C5. Cerința privind cesiunea creanțelor trebuie modificată

Cu privire la capatul de cerere referitor la cesiunea creanțelor, Autoritatea face următoarele precizări:

-Spre deosebire de cesiunile comerciale obișnuite, cesiunea creanțelor rezultate din contractele de achiziție publică este strict reglementată, necesitând acordul expres al autorității contractante, conform prevederilor art. 6¹ alin (1) din OUG nr. 146/2002: *Operatorii economici pot cesiona drepturile de încasat de la instituții publice aferente bunurilor achiziționate, serviciilor prestate sau lucrărilor executate, prevăzute la art. 6 alin. (1), către alți operatori economici sau alte instituții de credit, denumite în continuare cesionari. Cesiunea este valabilă numai cu acceptul prealabil exprimat în scris al instituției publice care datorează operatorului economic sumele reprezentând contravaloarea bunurilor achiziționate, serviciilor prestate sau lucrărilor executate.*

-Ordinul ANAP nr. 1554/2023 prevede următoarele: 16.1 *Cesiunea drepturilor derivate din prezentul contract poate fi realizată în condițiile și termenii prevăzuți de Legea nr. 98/2016/Legea nr. 99/2016, cu respectarea dispozițiilor art. 1.566-1.586 Cod Civil. Contractul de cesiune de creanță produce efecte față de autoritatea/entitatea contractantă doar de la momentul acceptării în scris a acesteia. Plata făcută către Contractant anterior acceptării cesiunii de creanță este valabilă, iar autorității/entității contractante nu îi poate fi opus contractul de cesiune de creanță.*

Prin urmare, deși Codul civil permite, în principiu, cesiunea liberă a creanțelor, în materia achizițiilor publice această operațiune este subiect al unor condiții și restricții specifice, menite să asigure conformitatea cu normele speciale din materia achizițiilor publice, pentru a asigura transparența și controlul utilizării fondurilor publice.

Pe cale de consecință, se solicită respingerea punctului C5 din contestație ca fiind neîntemeiat.

C6. Cerința privind termenul de remediere trebuie modificată

Autoritatea precizează că susținerile contestatorului privind flexibilizarea termenului pentru repararea sau înlocuirea bunurilor defecte provenite din import, respectiv 30 zile lucrătoare de la data recepției ca regulă generală pentru toate bunurile și 60 zile pentru componentele provenite din import, nu pot fi luate în considerare având în vedere că acestea nu pot fi aplicabile tuturor participanților la procedură, ținând cont de faptul că diferențierea provenienței intern - import nu este incidența operatorilor economici străini.

De asemenea, un termen de remediere cât mai mic este justificat operațional și economic prin necesitatea de a menține continuitatea unui serviciu public și de a minimiza costurile aferente unei defecțiuni.

Față de cele menționate, se solicită respingerea punctului C6 din contestație ca fiind neîntemeiat și nefondat.

C7. Cerința privind termenul de recepție trebuie modificat

Operatorul economic solicită nemotivat reducerea termenului de recepție de la 14 zile la 5 zile lucrătoare, apreciind că acesta este suficient, pentru a efectua toate verificările necesare, conform listelor de verificare

agreate, cu excepția primului tramvai pentru care un termen de 14-21 de zile este justificat.

Autoritatea contractantă susține că nu poate lua în considerare afirmațiile contestatorului, deoarece în primul rând, o reducere a termenelor nu este un semn de eficiență, ci mai degrabă o indicație a unui proces superficial de verificare, iar în doilea rând fiecare tramvai necesită verificare, indiferent că este primul sau ultimul livrat. Un termen de recepție prea scurt transferă riscul asupra beneficiarului, forțându-l să accepte un bun care ar putea fi neconform, acest fapt reprezentând o utilizare ineficientă a fondurilor publice.

Față de cele menționate, se solicită respingerea punctului C7 din contestație ca fiind neîntemeiat și nefondat.

C8 Cerința privind definiția forței majore trebuie reformulată

Autoritatea contractantă a prevăzut în Formularul de contract revizuit definiția forței majore la art. 1 lit. m), astfel: *Forță majoră - eveniment independent de controlul Părților, care nu se datorează greșelii sau vinei acestora, care nu putea fi prevăzut în momentul încheierii Contractului și care face imposibilă îndeplinirea obligațiilor de către una dintre Părți și include calamități, greve, sau alte perturbări ale activității industriale, acțiuni ale unui inamic public, războaie, fie declarate sau nu, blocaje, insurecții, revolte, epidemii, alunecări de teren, cutremure, furtuni, trăsnete, inundații, deversări, turbulențe civile, explozii și orice alte evenimente similare imprevizibile, mai presus de controlul Părților și care nu ar putea fi evitate prin luarea măsurilor corespunzătoare de diligență.*

Din textul citat rezultă că situațiile în care poate fi invocată forța majoră nu sunt limitative, fiind prevăzute *orice alte evenimente similare imprevizibile, mai presus de controlul Părților și care nu ar putea fi evitate prin luarea măsurilor corespunzătoare de diligență.*

Totodată, art. 29 din Formularul de contract revizuit, prevede că forța majoră poate fi invocată ca urmare a constatării și reglementării acesteia de către o autoritate competentă. Un exemplu de reglementare a forței majore îl reprezintă conținutul OUG 29/2020 privind unele măsuri economice și fiscal-bugetare, emisă în perioada pandemiei COVID-19, în special art X alin (2) care prevede: Prin derogare de la alte dispoziții legale, în contractele în derulare, altele decât cele prevăzute la alin. (1), încheiate de întreprinderile mici sau mijlocii prevăzute la alin. (1), poate fi invocată forța majoră împotriva acestora numai după încercarea, dovedită cu înscrisuri comunicate între părți prin orice mijloc, inclusiv prin mijloace electronice, de renegociere a contractului, pentru adaptarea clauzelor acestora cu luarea în considerare a condițiilor excepționale generate de starea de urgență., rezultând astfel ca invocarea forței majore a fost condiționată de renegocierea contractelor aflate în derulare, nefiind aplicabila direct.

Autoritatea menționează că prevederea din formularul de contract, este în corelare cu recomandările și prevederile Ordinului ANAP nr. 1554/2023 privind aprobarea structurii și conținutului Documentației standard de atribuire a contractului de achiziție publică/sectorială de produse.

Față de cele prezentate, Autoritatea nu consideră formularea clauzei ca fiind restrictivă, pe cale de consecință, solicită respingerea punctul C8 din contestație ca fiind neîntemeiat și nefondat.

C9 Cerința privind ușile de acces se impune a fi eliminată

În privința acestei cerințe, autoritatea contractantă își menține punctul de vedere exprimat în cadrul răspunsului consolidat funcționalitatea de deschidere simultană a tuturor ușilor fiind considerată o cerință implicită și de bază a sistemului de control al ușilor, necesară pentru o operare eficientă. Cerința din Caietul de Sarcini privind deschiderea independentă a fiecărei uși este o funcționalitate suplimentară, care oferă un control avansat și este utilă pentru siguranță și adaptarea la diverse condiții de operare (de ex. peroane scurte sau defectiuni).

„Deschiderea la cerere” este o logică de flux; nu înlocuiește controlul independent necesar pentru izolarea unei uși defecte, deschidere selectivă pe peroane atipice și gestionarea fluxului/evacuării. Cerința este funcțională și neutră față de arhitectură, reprezentând o specificație funcțională legată de siguranța în exploatare.

Se solicită CNSC să ia în considerare argumentele invocate de autoritatea contractantă și să dispună respingerea punctului C9 din contestație ca fiind neîntemeiat și nefondat.

C10. Cerințele privind tabloul de bord se impune a fi eliminate

Autoritatea contractantă își menține punctul de vedere exprimat în cadrul răspunsului consolidat, considerând că, deși sistemele de management ale tramvaiului reduc automat curentul pentru a preveni supraîncălzirea, monitorizarea și înregistrarea acestor evenimente sunt esențiale pentru diagnosticare și mentenanță.

- Identificarea problemelor recurente: înregistrarea repetată a unor evenimente de supratemperatură indică o posibilă problemă, cum ar fi o defecțiune la sistemul de răcire, o suprasolicitare a motorului sau o defecțiune a sistemului de tracțiune. Fără aceste date, ar fi dificil de identificat cauzele profunde ale problemelor tehnice.

- Mentenanță: O creștere a temperaturilor de funcționare poate semnala uzura unor componente, permițând intervenția tehnică înainte de apariția unei defecțiuni majore.

- Siguranța și fiabilitatea: Afișarea și înregistrarea acestor parametri sunt o măsură de siguranță suplimentară, care permite vatmanului să fie informat în timp real asupra stării tehnice a tramvaiului și echipei de mentenanță să analizeze datele pentru a preveni defecțiuni viitoare.

Prin urmare, cerințele din Caietul de Sarcini privind monitorizarea și memorarea valorilor de temperatură se mențin, fiind esențiale pentru siguranța, fiabilitatea și mentenanța eficientă a tramvaiului.

Concluzia care se desprinde din motivarea prezentată, este aceea că, raportat la nevoile sale, autoritatea contractantă este singura în măsură să decidă asupra acestora și asupra modalității de satisfacere a lor.

Astfel, se solicită respingerea punctului C10 din contestație ca fiind neîntemeiat și nefondat.

C11. Cerința privind definiția lămpilor de gabarit trebuie eliminate

Autoritatea contractantă își menține punctul de vedere exprimat în cadrul răspunsului consolidat, considerând că, în multe norme feroviare urbane recente (de ex. EN 15153-1 pentru material rulant urban) se solicită iluminare activă pentru gabarit, nu doar elemente reflectorizante. În plus, cerința de a utiliza lămpi cu LED este în concordanță cu prevederile standardului SR EN 13272 (Partea 2), care stabilește cerințele de performanță și siguranță pentru sistemele de iluminat electric din vehiculele

feroviar de transport public urban. Utilizarea tehnologiei LED este o soluție modernă, care îndeplinește cel mai bine criteriile de fiabilitate, durată de viață și eficiență energetică solicitate de acest standard.

Justificare tehnică:

1. Funcții diferite: Lămpile de gabarit și catadioptrii au funcții distincte, reglementate de normele de siguranță rutieră și feroviară.

- Lămpile de gabarit sunt sisteme de iluminare active care emit lumină. Scopul lor este de a marca lățimea și înălțimea vehiculului, făcându-l vizibil de la distanță, în special pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate redusă. Cerința pentru LED-uri este justificată de fiabilitatea, durata de viață și consumul redus de energie al acestora, ceea ce reprezintă un avantaj tehnic și operațional dovedit.

- Catadioptrii (sau "ochi de pisică") sunt elemente pasive care doar reflectă lumina. Ei nu emit propria lumină, ci redirecționează lumina provenită de la o altă sursă (de exemplu, farurile unui alt vehicul). Funcția lor este de a crește vizibilitatea vehiculului în cazul unei defecțiuni a sistemului de iluminare sau în situații în care sursa de iluminat lipsește. Catadioptrii nu pot înlocui lămpile de gabarit.

2. Reglementări tehnice: Cerințele privind iluminatul vehiculelor de transport public sunt stricte și impun sisteme de iluminare active pentru semnalizarea gabaritului. Simpla utilizare a catadioptrilor nu îndeplinește aceste cerințe de siguranță esențiale.

3. Fiabilitate sporită a LED-urilor: Argumentul conform căruia catadioptrii ar avea o fiabilitate superioară lămpilor cu LED-uri este eronat. Tehnologia LED este recunoscută pe scară largă pentru durata de viață extrem de lungă (zeci de mii de ore de funcționare), rezistența la vibrații și șocuri, și pentru necesitatea redusă de întreținere. Acest lucru se traduce direct printr-o fiabilitate sporită și costuri operaționale mai mici pe termen lung, aspecte importante pentru un vehicul de transport public.

În acest context, se solicită respingerea punctului C11 din contestație ca fiind neîntemeiat și nefondat.

C12. Cerința privind monitorizarea izolației/împământării trebuie eliminată.

Autoritatea contractanta își menține punctul de vedere exprimat în cadrul răspunsului consolidat, considerând că, deși ambele vehicule folosesc tracțiune electrică, sistemele de monitorizare a izolației funcționează diferit. La troleibuze, monitorizarea izolației este esențială deoarece vehiculul nu are o legătură directă la pământ, iar caroseria poate deveni sub tensiune în cazul unei defecțiuni. La tramvaie, vehiculul este împământat prin roți și șine, dar acest lucru nu exclude riscul de scurtcircuite sau de curenți de scurgere.

1. Prevenirea curenților vagabonzi.

- Sistemul electric al tramvaiului: Un tramvai funcționează cu un sistem electric în buclă: curentul vine de la linia de contact (catenară), trece prin motoare și alte echipamente, iar apoi se întoarce la stație prin șine. Șinele sunt circuitul de retur (polul negativ).

- Scurgeri de curent: O defecțiune a izolației unui motor sau a unui alt echipament electric de pe tramvai poate duce la o "scurgere" de curent către șasiul vehiculului.

2. Siguranța echipamentelor și a pasagerilor. O izolație deteriorată poate duce la scurtcircuite, care pun în pericol echipamentele de bord, pot duce la

incendii și, în cel mai rău caz, pot electrocuta personalul de mentenanță sau pasagerii, chiar și în condițiile unei împănământări normale.

3. Mentenanță. Un sistem modern de monitorizare nu doar semnalează o defecțiune majoră, ci oferă date continue despre starea izolației. Aceasta permite echipei de mentenanță să detecteze o degradare progresivă a sistemului înainte ca o defecțiune critică să aibă loc. Astfel, se pot preveni avarii costisitoare și timpi de nefuncționare.

Astfel, se solicită respingerea punctului C12 din contestație ca fiind neîntemeiat și nefondat.

În concluzie, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, autoritatea contractantă solicită:

(i) pentru aspectele menționate, respingerea contestației depusă de SA ca neîntemeiată și nefondată;

(ii) acceptarea măsurilor de remediere propuse de autoritatea contractantă în cadrul prezentului punct de vedere.

Cu adresa înregistrată la Consiliu sub nr., contestatorul depune *concluzii scrise* la punctul de vedere al autorității contractante, precizând următoarele:

În punctul de vedere, autoritatea contractantă a precizat în esență că este de acord cu următoarele modificări ale cerințelor licitației:

a) cerințele referitoare la componentele de cauciuc în privința cărora durata de viață estimată a fost modificată la 5 ani;

b) cerințele referitoare la tipul covorului care va fi pentru trafic intens cu o durata de viață de minim 5 ani;

c) cerința privind garanția motoarelor a fost modificată la 350.000 km sau 5 ani (care condiție se îndeplinește prima);

d) cerința privind subansamblurile tramvaielor, respectiv garanția motoarelor electrice de tracțiune a fost modificată la 350.000 km sau 5 ani (care condiție se îndeplinește prima);

Manifestarea de voință exprimată de autoritatea contractantă în sensul modificării unor cerințe ale documentației de atribuire trebuie să se materializeze într-un act (care, spre exemplu, poate lua forma unui act modificator al documentației de atribuire sau a unei erate/supliment la răspunsul consolidat la solicitările de clarificări). Acest act trebuie să fie publicat în SEAP pentru a fi opozabil tuturor participanților la procedura de atribuire.

În consecință, petentul solicită Consiliului să pretindă autorității contractante să facă dovada îndeplinirii acestor cerințe.

Următoarele solicitări de remediere nu au fost acceptate prin punctul de vedere formulat de autoritatea contractantă:

a. cerința privind garanției caroseriei la coroziune;

b. cerința privind durata garanțiilor tehnice referitoare la obligația furnizorului de asigurare, contra cost, a pieselor de schimb;

c. cerința privind caracterul ferm al prețului;

d. cerința privind cesiunea creanțelor;

e. cerința privind termenul de remediere;

f. cerința privind termenul de recepție;

g. cerința privind definiția forței majore;

h. cerința privind ușile de acces;

- i. cerințele privind tabloul de bord;
- j. cerința privind definiția lămpilor de gabarit;
- k. cerința privind monitorizarea izolației/împământării.

Pentru a argumenta respingerea solicitărilor de remediere din contestație, în esență, autoritatea contractantă reia aspectele din răspunsul consolidat fără a combate efectiv criticile aduse prin contestație.

Fără a relua aspectele evocate în contestație la care petentul face referire, ofertantul susține că își menține argumentele referitoare la necesitatea remedierilor în privința măsurilor neacceptate de către autoritatea contractantă.

Cu referire la cerința plăților directe către subcontractanți în legătură cu care autoritatea a formulat o propunere de modificare, contestatorul precizează că este de acord cu această propunere.

În continuare, petentul prezintă argumente suplimentare celor expuse prin contestație, în sensul că practica în domeniu susține poziția Astra.

În legătură cu cerința duratei garanției și a garanției extinse a tramvaielor:

a) în cadrul licitației cu titlul „Achiziția a 10 tramvaie de aproximativ 18 metri destinate transportului public de călători”, organizate de Municipiul Galați în anul 2023, pentru achiziția a 10 tramvaie, garanția standard solicitată a fost de 180.000 km sau minim 3 ani (care condiție se îndeplinește prima), iar garanția extinsă a fost de până la 3 ani suplimentar perioadei de garanție obligatorie sau 180.000 km.

b) în cadrul licitației cu titlul „Achiziția de vehicule nepoluante (tramvaie) destinate transportului public Brăila - Chiscani”, organizate de Municipiul Brăila, pentru achiziția a 6 tramvaie cu posibilitatea de achiziție suplimentară a încă 2 tramvaie, cerința referitoare la garanția standard este de 350.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), iar condiția referitoare la garanția extinsă este 350.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima);

c) în cadrul licitației cu titlul „Înnoirea flotei de tramvaie”, organizate de Municipiul Timișoara în anul 2018, pentru achiziția a 16 tramvaie, termenul de garanție solicitat a fost de 5 ani, iar punctajul maxim se acorda pentru o garanție de 10 ani - factor de evaluare „Termen de garanție a tramvaiului”;

d) în cadrul licitației cu titlul „Contract de furnizare tramvaie noi vagon de capacitate medie finanțate prin Programului Operațional Regional 2021-2027, prin Programul Național de Redresare și Reziliență, bugetul local și din alte surse atrase/fonduri nerambursabile”, organizate de Municipiul în anul 2022, pentru achiziția a 2 tramvaie cu posibilitatea de achiziție suplimentară a încă 23 de tramvaie, termenul de garanție solicitat a fost de 5 ani (60 de luni) fără a fi solicitată o garanție extinsă.

În legătură cu cerința referitoare la durata contractului:

a) în cadrul licitației cu titlul „Achiziția a 10 tramvaie de aproximativ 18 metri destinate transportului public de călători”, organizate de Municipiul Galați în anul 2023, pentru achiziția a 10 tramvaie, durata contractului cerută a fost de 61 de luni;

b) în cadrul licitației cu titlul „Înnoirea flotei de tramvaie”, organizate de Municipiul Timișoara în anul 2018, pentru achiziția a 16 tramvaie, durata contractului cerută a fost de 4 ani;

c) în cadrul licitației cu titlul „Contract de furnizare tramvaie noi vagon de capacitate medie finanțate prin Programului Operațional Regional 2021-2027, prin Programul Național de Redresare și Reziliență, bugetul local și din alte surse atrase/fonduri nerambursabile”, organizate de Municipiul în anul 2022, pentru achiziția a 2 tramvaie cu posibilitatea de achiziție suplimentară a încă 23 de tramvaie, durata contractului cerută a fost de 4 ani;

d) în cadrul licitației cu titlul „Achiziția de vehicule nepoluante (tramvaie) destinate transportului public Brăila - Chiscani”, organizate de Municipiul Brăila, pentru achiziția a 6 tramvaie cu posibilitatea de achiziție suplimentară a încă 2 tramvaie, durata contractului cerută a fost de 34 de luni;

În legătură cu cerința referitoare la livrarea tramvaielor:

a) în cadrul licitației cu titlul „Înnoirea flotei de tramvaie”, organizate de Municipiul Timișoara în anul 2018, pentru achiziția a 16 tramvaie, termenul de livrare a tramvaielor este de 48 de luni, iar termenul de livrare a primului tramvai a fost de 12 luni;

b) în cadrul licitației cu titlul „Achiziția a 10 tramvaie de aproximativ 18 metri destinate transportului public de călători”, organizate de Municipiul Galați în anul 2023, pentru achiziția a 10 tramvaie, perioada de livrare rapidă a constituit un factor de evaluare, iar pentru un punctaj maxim s-a cerut primul tramvai să fie livrat în luna a 15-a, iar următoarele începând cu luna 17-a;

c) în cadrul licitației cu titlul „Contract de furnizare tramvaie noi vagon de capacitate medie finanțate prin Programului Operațional Regional 2021-2027, prin Programul Național de Redresare și Reziliență, bugetul local și din alte surse atrase/fonduri nerambursabile”, organizate de Municipiul în anul 2022, pentru achiziția a 2 tramvaie cu posibilitatea de achiziție suplimentară a încă 23 de tramvaie, termenul de livrare a tramvaielor solicitat a fost până cel mult în data de 1.12.2027 (aproximativ 4 ani de la încheierea contractului) , iar livrarea primului tramvai a fost solicitată în termen de 9 luni;

În legătură cu cerința referitoare la furnizarea pieselor pe perioada post-garanției, în cadrul licitației cu titlul „Contract de furnizare tramvaie noi vagon de capacitate medie finanțate prin Programului Operațional Regional 2021-2027, prin Programul Național de Redresare și Reziliență, bugetul local și din alte surse atrase/fonduri nerambursabile”, organizate de Municipiul în anul 2022, pentru achiziția a 2 tramvaie cu posibilitatea de achiziție suplimentară a încă 23 de tramvaie, perioada de asigurare a pieselor de schimb solicitată s-a limitat la perioada de garanție de 5 ani (60 de luni) fără a fi solicitată asigurarea de piese în perioada de post-garanție .

Raportat la critica autorității contractante referitoare la cerința prețului ferm, contestatorul susține că aceasta este neîntemeiată. Prin punctul de vedere depus la dosar se afirmă un pretins caracter arbitrar al formulei de preț propuse de petent. Autoritatea se limitează la a menționa că formula propusă nu conține date verificabile. Pentru a răspunde acestei susțineri, contestatorul atașează un centralizator cu cheltuielile și componentele cheltuielilor pentru: timpii de imobilizare pentru mentenanță preventivă, informații de întreținere preventivă ce include durată, număr persoane necesare, utilaje, dotări speciale necesare și costuri.

În lumina argumentelor formulate în contestație și în considerarea argumentelor aduse prin prezentele concluzii scrise, contestatorul solicită admiterea contestației.

Cu adresa înregistrată la Consiliu sub nr. ..., contestatorul depune concluzii scrise, în urma studierii dosarului achiziției, prin care solicită Consiliului să dispună obligarea autorității contractante la emiterea măsurilor de remediere solicitate, atât în privința celor admise de Autoritate în punctul de vedere, cât și în privința celorlalte măsuri față de care contestatorul își menține argumentele din contestație și din concluziile scrise.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. ..., ... SA a depus, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 211650790/1 din 10.09.2025, emisă de ... Bank SA – Sucursala, în valoare de 220.000,00 RON, potrivit dispozițiilor art. 61¹ din Legea nr. 101/2016.

Analizând documentele depuse la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarele:

....., în calitate de autoritate contractantă, a inițiat procedura de licitație deschisă, online, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Achiziția de tramvaie destinate transportului public de călători”, cod CPV 34622100-4. În acest sens, a elaborat documentația de atribuire aferentă și a publicat în SEAP anunțul de participare nr. ..., criteriul de atribuire stabilit fiind „cel mai bun raport calitate-preț” și termenul limită pentru depunerea ofertelor 25.09.2025, ora 15:00.

Împotriva Răspunsului consolidat al autorității contractante din data de 27.08.2025, publicat în SEAP la data de 29.08.2025, privind documentația de atribuire, ... SA a formulat contestația care formează obiectul dosarului nr.

Potrivit informațiilor din cadrul secțiunii *Vizualizare stare procedură* aferentă anunțului de participare nr., autoritatea contractantă a suspendat procedura de atribuire în dezbatere, până la soluționarea prezentei contestații. Pentru acest din urmă considerent, Consiliul a respins solicitarea contestatoarei de suspendare a procedurii, prin Încheierea CNSC nr.

La analiza pe fond a cauzei, Consiliul ia act de faptul că, deși autorul criticilor pretinde că atacă răspunsul consolidat la solicitările de clarificare a documentației de atribuire publicat la 29.08.2025, solicită modificarea caietului de sarcini, în sensul celor dezvoltate prin acțiunea sa.

Or, conținutul documentației de atribuire (inclusiv, cel al caietului de sarcini) a fost luat la cunoștință la data publicării anunțului de participare, astfel că orice solicitare de modificare a acestuia, pe calea unei contestații, trebuia făcută în termen de 10 zile de la acea publicare, conform dispozițiilor art. 8 din Legea nr. 101/2016.

Existența unor solicitări de modificare, pe calea unor cereri de „clarificare” a documentației de atribuire, nu poate fi considerată drept motiv de întrerupere sau de suspendare a termenului de contestare sus amintit.

Pretextul că autoritatea contractantă și-a exprimat refuzul de a modifica documentația de atribuire, pe baza solicitărilor de clarificare precedente, aspect care ar reprezenta un motiv de atac nou, împotriva aceleiași documentații de atribuire, este un motiv nefondat al contestației. Autoritatea contractantă nu are obligația de a modifica documentația de atribuire în

sensul celor solicitate de operatorii economici interesați să participe la procedura de achiziție publică.

Documentația de atribuire este documentul (definit la art. 3 alin. 1 litera z) din Legea nr. 98/2016) emis de autoritatea contractantă în scopul prevăzut la art. 154 alin. (1) din Lege: *"Autoritatea contractantă are obligația de a elabora documentația de atribuire care conține toate informațiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire"*.

Prin urmare, conținutul acestuia nu este rezultatul unei negocieri purtate de achizitor cu operatorii economici interesați.

În caz particular, Consiliul constată că autorul contestației de față, ... SA, relevă faptul că o parte dintre solicitările pe calea amintitelor clarificări a fost acceptată de achizitor, iar cele al căror conținut îl atacă au fost menținute în forma originală, considerând că refuzul de modificare a lor este nelegal.

Contrar acestor susțineri, Consiliul constată că autoritatea contractantă nu a adus atingere niciunei prevederi legale din domeniu, privind organizarea licitației deschise, prin menținerea cerințelor documentației de atribuire a căror modificare o reclamă contestatorul. Răspunsul de clarificare atacat respectă regulile de emitere a lui, cu asigurarea informării complete a operatorilor economici interesați, privitor la condițiile de derulare a achiziției, în deplin respect față de prevederile art. 160 din Legea nr. 98/2016.

În același timp, Consiliul ia act de faptul că autoritatea contractantă a achiesat la o parte a solicitărilor formulate pe calea contestației, în sensul că și-a exprimat acordul de modificare a unora dintre cerințele SA. Ca atare, pentru asigurarea unei informări complete și corecte, a tuturor operatorilor economici interesați, Consiliul va admite solicitarea subsidiară a contestatoarei ca autoritatea contractantă să fie obligată la publicarea măsurilor de remediere indicate în punctul de vedere la contestație.

Drept pentru care, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge contestația, ca nefondată, în partea ce privește anularea răspunsului consolidat de clarificare din 29.08.2025 și la obligarea autorității contractante la modificarea caietului de sarcini.

Cât privește obligarea la plata cheltuielilor de judecată, Consiliul constată că, în fapt, autoritatea contractantă nu este parte căzută în pretenții, pe de o parte, pentru că sunt nefondate solicitările formulate pe fond, iar pe de altă parte, pentru că aceasta a achiesat la o parte a cererilor contestatorului, situație ce echivalează cu exonerarea de plată reglementată la art. 454 din Codul de procedură civilă: *"Pârâțul care a recunoscut, la primul termen de judecată la care părțile sunt legal citate, pretențiile reclamantului nu va putea fi obligat la plata cheltuielilor de judecată, cu excepția cazului în care, prealabil pornirii procesului, a fost pus în întârziere de către reclamant sau se afla de drept în întârziere. Dispozițiile art. 1.522 alin. (5) din Codul civil rămân aplicabile"*.

În subsidiar, luând în considerare achiesarea autorității contractante la o parte din cererile contestatorului, Consiliul va obliga la continuarea procedurii, prin publicarea, în SEAP, a modificărilor ce vor fi aduse documentației de atribuire, dar și la acordarea unui nou termen de înaintare a

ofertelor, ce nu va fi mai scurt de 10 zile de la publicare, în temeiul art. 26 alin. (2) litera b) și alin. (5) din Legea nr. 101/2016.

Modificările ce vor fi postate în SEAP vor privi specificațiile/cerințele asupra cărora autoritatea contractantă și-a exprimat intenția corelativă, prin punctul de vedere la contestație, respectiv:

- *«Pag. 15 par. 2 din CS: "Componentele din cauciuc trebuie să aibă o durată de viață estimată la minim 5 ani să reziste la condițiile de lucru, la variațiile de temperatură și presiune, la lumina solară și razele ultraviolete."*
- *Pag. 25 par. 11 din CS: "Tipul covorului va fi pentru trafic intens, cu durata de viață de minim 5 ani."*
- *Pag. 40 par. 5 din CS: "[...] Garanția motoarelor trebuie să fie de minim 350.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare"*
- *Pag. 62 par. 4 din CS: " b) garanții ale subansamblurilor tramvaielor, diferite de cea a întregului tramvai: □ Motoare electrice de tracțiune minim 350.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare"*
 - *Pag. 79 din CS, partea finală a Anexei 1 Centralizator parametri tehnici minimali și maximali, [...]*
 - *articolul 11.6 lit b) din Formularul de contract revizuit va avea următorul continut: "b) Garanții ale subansamblurilor tramvaielor: [...]"*.
 - *art 17.10 din Formularul de contract revizuit, după cum urmează: 17.10 - Achizitorul va efectua plăți direct către subcontractant/subcontractantii care își exprima opțiunea în acest sens, printr-o înștiințare, doar atunci când prestația acestora este confirmată prin documente ageate de toate cele trei părți, respectiv achizitor, furnizor și subcontractant, sau de achizitor și subcontractant atunci când, în mod nejustificat, furnizorul blochează confirmarea obligațiilor asumate de subcontractant».*

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

CONSILIUL DECIDE:

Admite contestația formulată de SA în contradictoriu cu, în partea ce privește achiesarea la cererea de modificare a unor cerințe ale documentației de atribuire. Obligă la continuarea procedurii, prin publicarea, în SEAP, a modificările aduse documentației de atribuire, dar și la acordarea unui nou termen de înaintare a ofertelor, ce nu va fi mai scurt de 10 zile de la publicare, conform motivării ce precede.

Respinge, ca nefondată, contestația formulată de SA, în partea ce privește anularea răspunsului consolidat de clarificare din 29.08.2025 și la obligarea autorității contractante la modificarea caietului de sarcini, în legătură cu celelalte specificații atacate.

Respinge, ca nefondată, solicitarea de obligare la plata cheltuielilor ocazionate de formularea contestației.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 și poate fi atacată cu

plângere, în temeiul art. 29 din același act normativ, în termen de 10 zile de la comunicare.