CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

C.N.S.C.

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

În conformitate cu prevederile art. 12 alin. (1) și ale art. 27 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE

Nr. ...../...../....., ...
Data:.....

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. ...../....., formulată de SC ..... SRL, cu sediul în ....., ..., înmatriculată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. ....., având CUI ....., reprezentată legal prin ... în calitate de Director General și convențional prin ... cu sediul procesual ales în ..., privind procedura de licitație deschisă, online, organizată în vederea atribuirii acordului cadru de furnizare având ca obiect „.....”, cod CPV 34622100-4, organizată de ..., în calitate de entitate contractantă, cu sediul în ....., s-a solicitat:

- suspendarea procedurii de atribuire sau aplicării oricărei decizii luate de entitatea contractantă, până la soluționarea prezentei contestații;
- obligarea entității contractante la adoptarea de măsuri de remediere în sensul clarificării/ eliminării/ modificării unor elemente din documentația de atribuire;
- prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, astfel încât operatorii economici să poată beneficia de un interval de timp suficient pentru pregătirea documentelor de calificare și elaborarea ofertelor, în temeiul dispozițiilor art. 163 din Legea nr. 99/2016;
- obligarea entității contractante la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul litigiu, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (9) din Legea nr. 101/2016.

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. ...../....., formulată de SC ..... SRL, cu sediul în ....., str. ..., județul ....., înmatriculată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. ....., având CUI ....., reprezentată legal prin ... în calitate de Director General și convențional prin ... cu sediul procesual ales în ..., privind procedura de licitație deschisă, online, organizată în vederea atribuirii acordului cadru de furnizare având ca obiect „.....”, cod CPV 34622100-4, organizată de ..., în calitate de entitate contractantă, cu sediul în ....., s-a solicitat:

- suspendarea în continuare a procedurii de atribuire până la soluționarea prezentei contestații;
- obligarea entității contractante la adoptarea de măsuri de remediere în sensul eliminării/ modificării Răspunsurilor nr. 4 și nr. 5 din Clarificarea nr. 3/18.04..... în legătură cu documentația de atribuire, potrivit considerentelor expuse pe larg în cele ce urmează;
- prelungirea perioadei de depunere a ofertelor și informarea operatorilor economici în acest sens, astfel încât operatorii economici să poată beneficia de un interval de timp suficient pentru pregătirea documentelor de calificare și elaborarea ofertelor, în temeiul dispozițiilor art. 163 din Legea nr. 99/2016;
- obligarea entității contractante la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul litigiu, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (9) din Legea nr. 101/2016.

În temeiul art. 17 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, cele două contestații au fost conexate.

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 SC ..... SRL reclamă modul în care entitatea contractantă a înțeles să întocmească documentația de atribuire în cadrul procedurii menționată în partea introductivă, învederând în motivare următoarele:

A. În fapt, contestatorul menționează că, la data de 07.04....., a formulat, în conformitate cu dispozițiile art. 6 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016 notificare prealabilă prin care a solicitat adoptarea de măsuri de remediere în sensul clarificării/ eliminării/ modificării unor elemente din documentația de atribuire. În data de 12.04..... entitatea a publicat în SEAP răspunsul la notificarea prealabilă sub denumirea de Clarificarea nr. 1, aceasta transmițând doar informații vagi, ceea ce, în opinia contestatorului echivalează cu un refuz de a remedia documentația de atribuire. Se subliniază că, față de prevederile din documentația de atribuire solicitate a fi modificate au mai fost depuse solicitări de clarificări și din partea altor operatori economici. Ca urmare a răspunsurilor vagi postate în SEAP de entitatea contractantă, contestatorul învederează că documentația de atribuire, formată din fișa de date a achiziției și respectiv caietul de sarcini conține în continuare o serie de cerințe care încă încalcă prevederile legislației achizițiilor publice, după cum urmează:

B. Se impune clarificarea, modificarea sau, după caz, eliminarea anumitor cerințe din fișa de date și caietul de sarcini, acestea nefiind în acord cu legislația achizițiilor publice în vigoare

B1. Criteriul de atribuire, prevăzut la pct. IV.2.1.2 din fișa de date este nelegal, astfel încât se impune eliminarea acestuia.

Cu privire la acest aspect contestatorul arată că, potrivit fișei de date criteriul de atribuire este *"cel mai bun raport calitate – preț"* iar unul din factorii de evaluare stabiliți este "valoarea raportului masă utilă/ masă maxim admisă", cu o pondere de 8% pentru care ofertanții pot obține un punctaj maxim de 8 puncte. De asemenea contestatorul arată că tot în fișa de date este prevăzut că *"în caietul de sarcini nu este prevăzută o valoare minimă pentru raportul dintre masa utilă și masa maxim admisă. Prin folosirea unor materiale moderne, ușoare, dar rezistente, poate rezulta o masă utilă mai redusă decât cele existente/ cunoscute la această dată. Masa maxim admisă poate fi, pentru același tramvai, cât mai mare pentru a putea transporta cât mai mulți pasageri*".

Sunt invocate dispozițiile art. 38 alin. (8/) din HG nr. 394/2016 și cele ale art. 211 alin. (1) și (2) din Legea nr. 99/2016 și se menționează că, în speță, criteriul de atribuire prevăzut în fișa de date nu prezintă niciun avantaj pe care entitatea l-ar putea obține în baza acestuia. În susținere contestatorul arată că din documentația de atribuire rezultă că nevoia entității contractante este:

- de a achiziționa tramvaie care să aibă capacitatea de a transporta cât mai mulți pasageri,
- de a plăti pe acestea un preț cât mai mic
- și totodată, de a avea tramvaie cât mai durabile.

În aceste condiții contestatorul susține că raportul dintre masa utilă si masa maxim admisă nu este de natură a aduce vreun avantaj real/ concret entității contractante. În plus, se învederează că raportul dintre masa utilă și masa maxim admisă este specific vehiculelor rutiere, iar nu vehiculelor feroviare, relevant pentru vehiculele feroviare (tramvaie) fiind greutatea maximă pe osie. Raportat la cele arătate contestatorul subliniază, ca reper, că tramvaiele moderne au o greutate maximă pe osie mai mică de 10 tone. De asemenea se arată că, faptul că prin caietul de sarcini se optează pentru un vehicul cu 5 module, fapt ce presupune 4 burdufuri în loc de 2 burdufuri ca și în cazul vehiculelor cu 3 module, iar modulele 2 și 4 în consolă, afectează semnificativ greutatea pe osie, respectiv uzura roților, generând, astfel, inclusiv costuri suplimentare de mentenanță.

Având în vedere explicațiile entității cu privire la factorul de evaluare referitoare la materiale moderne, ușoare, dar rezistente, în aprecierea contestatorului rezultă că, un avantaj concret pentru entitate ar putea fi, spre exemplu, un consum energetic mai scăzut (care ar rezulta din utilizarea de materiale mai ușoare), în condițiile în care entitatea ar avea un astfel de cost de întreținere pe termen lung mai mic. Contestatorul arată că entitatea nu a prevăzut, însă, consumul energetic drept factor de evaluare, acesta putând constitui poate un important aspect pentru o entitate contractantă. De asemenea, contestatorul precizează că simpla utilizare a unor materiale moderne, ușoare, dar rezistente nu echivalează în mod automat cu un consum de energie scăzut pe termen lung, din moment ce consumul de energie este determinat nu doar de masa vagoanelor ci și de capacitatea și performanțele tehnice ale motorului și

ale celorlalte echipamente montate pe tramvai (de exemplu, aer condiționat). Așadar un raport avantajos al mesei nu determină automat și cel mai bun consum energetic. În consecință, se apreciază de către contestator că simplul raport dintre masa utilă și masa maxim admisă se reflectă doar într-o cuantificare fără o relevanță reală pentru autoritatea contractantă, din moment ce este posibil ca un tramvai cu o valoare a raportului masă utilă/masă maxim admisă mai mare decât un alt tip de tramvai să aibă, de exemplu, un consum energetic mai mare, așadar să fie mai ineficient pe termen lung pentru autoritatea contractantă.

Contestatorul afirmă că acest factor de evaluare nu relevă niște repere concrete, acest lucru rezultând chiar din fișa de date, unde se arată că nu există o cerință în acest sens în caietul de sarcini.

Contestatorul consideră că nu pot fi luate în calcul precizările entității din răspunsul la notificarea prealabilă și invocă dispozițiile art. art. 6 alin. (6) din OUG nr. 195/2002 unde se prevede expres că *„vehiculele care se deplasează pe șine, denumite tramvaie, (...) nu sunt considerate autovehicule*", contrar celor stipulate în caietul de sarcini, precum și art. 4 din Regulamentul privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române, adoptat prin HG nr. 626/1998, potrivit cărora AFER prin compartimentele sale îndeplinește, în conformitate cu reglementările în vigoare, următoarele atribuții:

”n) efectuează omologarea tehnică a vehiculelor de transport urban pe șine, certifică și/sau omologhează echipamentele, piesele de schimb și materialele de exploatare pentru vehiculele fabricate în țară ori importate, precum și componentele utilizate la construirea, repararea, întreținerea și exploatarea vehiculelor, infrastructurii aferente transportului urban pe șine și, după caz, emite agremente tehnice; (...)

p) autorizează/atestă laboratoarele de încercări, precum și standurile și dispozitivele speciale, destinate verificării și încercării produselor utilizate în activitățile de construire, modernizare, întreținere și de reparare a tramvaielor, a căii de rulare și a sistemului de energoalimentare a acestora.” În consecință, omologarea tramvaiului se face cu AFER și după normele elaborate și aplicate de către AFER iar nu de către RAR.

Pentru toate cele arătate anterior contestatorul solicită eliminarea acestui factor de evaluare din documentația de atribuire inclusiv pentru faptul că selectarea acestui factor de evaluare a fost făcută în considerarea unei greșite încadrări a tramvaiului în categoria vehiculelor rutiere, supuse reglementărilor Codului rutier.

B.2. Se impune eliminarea cerinței prevăzute la pct. IV.2.1 si pct. VI.3 din fișa de date.

În acest sens se arată că la pct. IV.2.1 din fișa de date, ultima frază, se prevede că *„factorii care nu vor putea fi apreciați de comisia de evaluare din lipsa documentelor și datelor solicitate, vor fi punctați cu zero puncte*" iar la pct. VI.3 din fișa de date se prevede: *„Criteriile/ factorii de evaluare care nu vor putea fi apreciate/ apreciați de comisia de evaluare din lipsa documentelor și a datelor solicitate, vor fi punctate cu zero puncte*". În opinia contestatorului, prin aceste cerințe se introduce un element subiectiv, respectiv puterea de apreciere a comisiei de evaluare.

B.3 Se impune eliminarea cerinței prevăzute la pct. VI.3 para. 3 din fișa de date și a celei prevăzute la art. 1.4.1.a din caietul de sarcini.

Referitor la această solicitare contestatorul menționează că la pct. VI.3 para. 3 din fișa de date se prevede că „*ofertanții vor ține cont de solicitarea entității contractante: oferta tehnică va conține toate documentele/ certificatele solicitate în cadrul documentației de atribuire (declarații pe proprie răspundere, autorizații, licențe, documente, omologări, etc.) sub sancțiunea respingerii ofertei*". Totodată, la art. 1.4.1.a din caietul de sarcini se prevede că „*oferta va cuprinde, în format tipărit și electronic - în limba română, următoarele documente: a. Copie după documentul care atestă omologarea la producător*". Având în vedere că obiectul prezentei proceduri este furnizarea de tramvaie noi, silențioase, cu podea coborâtă pentru transportul urban de călători, alimentate de la o rețea de contact de 750 Vcc, acționate în c.a. cu electronică de putere și comandă cu microprocesor și recuperare de energie la frânare, ce urmează a fi construite cu respectarea unor limite restrictive pentru dimensiuni și caracteristici constructive solicitate de entitate prin caietul de sarcini, contestatorul afirmă că tramvaiele ce fac obiectul prezentei proceduri urmează a fi realizate la comandă, sunt disponibile ca vehicule de bază, urmând ca dotările specifice solicitate să fie adăugate la vehiculul de bază, furnizorul urmând a prezenta omologarea finală a tramvaiului odată cu producerea primului vehicul. Potrivit normelor sus-citate, dosarul de omologare care se înaintează autorităților competente în vederea omologării vehiculului conține, printre altele, rapoarte de încercări ale acestuia, or, un produs nu poate fi încercat decât după ce este construit.

În acest sens contestatorul arată și că la art. 1.11.4 din caietul de sarcini se prevede obligația prezentării certificatelor de omologare „la livrarea primului tramvai", la același articol arătându-se că se va prezenta și cartea de identitate a vehiculului „dacă există". În aprecierea contestatorului, din corelarea acestor două cerințe de la art. 1.11.4 rezultă că entitatea a luat în calcul și a acceptat posibilitatea ca la momentul livrării primului tramvai să nu se finalizeze formalitățile cu omologarea, cartea de identitate eliberându-se numai ulterior omologării vehiculului. În consecință, omologarea tramvaielor se poate face numai ulterior atribuirii acordului-cadru, respectiv ulterior construirii acestora, motiv pentru care contestatorul consideră că se impune eliminarea cerințelor sus-citate.

B.4 Se impune eliminarea cerințelor prevăzute la art. 1.3 lit. f și la art. 1.6.1 din caietul de sarcini.

Astfel, se arată că la art. 1.3 lit. f din caietul de sarcini se prevede că tramvaiele trebuie să îndeplinească cerința potrivit căreia „*să aibă în componența lor minim 5 module, respectiv burdufuri etanșe care asigură legătura elastică între caroseriile modulelor*" iar la art. 1.6.1 se prevăd caracteristicile dimensionale ale tramvaielor, respectiv „*lungime totală: între minim 29000 mm și maxim 32 000 mm*". De asemenea, se subliniază că la art. 1.3 lit. h se prevede că tramvaiul trebuie să aibă „*o capacitate de transport totală de minim 290 locuri la 8 pers/mp (calculate la 0,125 m2/ călător în picioare conform Regulament CEE ONU R36, respectiv Directiva 2001/85/CE*".

Se afirmă că, din cerințele documentației de atribuire rezultă că nevoia autorității vizează achiziționarea unor tramvaie care să aibă capacitatea de minim 290 de locuri. În aceste condiții contestatorul afirmă că entitatea a impus o cerință combinată ca un astfel de tramvai să fie compus din 5 module și să aibă lungimea totală între minim 29 m și maxim 32 m, cerință ce este astfel excesivă și limitează concurența. În susținerea criticii sale contestatorul arată că nici autoritatea contractantă, în răspunsul la notificarea prealabilă nu reușește să dea o justificare decât pentru lungimea maximă de 32 metri. Și nici pentru lungimea minimă impusă de 29 de metri. În acest context se învederează că pentru capacitatea solicitată de transport, ... poate livra tramvaie cu o lungime de aproximativ 27 metri. Cât privește cerința suplimentară de a avea 5 module, contestatorul critică faptul că entitatea contractantă invocă nu propria nevoie ci doar o situație care ar exista la nivelul producătorilor. De altfel, contestatorul menționează că din informațiile disponibile public rezultă că producătorii în domeniu realizează tramvaie nu doar cu 5 module (ci și cu 3, 7, etc).

Concluzionând cu privire la această solicitare, contestatorul arată că cerințele impuse și astfel combinate (număr module, lungime minimă și lungime maximă) nu se reflectă în mod automat într-un avantaj pentru entitatea contractantă și nu justifică nevoia proprie de a avea obligatoriu acest număr. Din contră, avantajos pentru aceasta ar fi ca numărul de module să poată varia astfel încât să se asigure o cât mai mare accesibilitate a operatorilor economici interesați să participe la această procedură. Contestatorul afirmă că prin introducerea acestor cerințe entitatea contractantă încalcă principiile nediscriminării și al tratamentului egal precum și prevederile art. 165 alin. (6) din Legea nr. 99/2016.

Totodată, față de trimiterea la Directiva 2001/85/CE, privind dispozițiile speciale aplicabile vehiculelor destinate transportului de pasageri care au mai mult de opt locuri pe scaune în plus față de locul conducătorului auto și de modificare a Directivelor 70/156/CEE și 97/27/CE, făcută în cuprinsul art. 1.3 lit. h din caietul de sarcini, contestatorul precizează că aceasta nu este aplicabilă vehiculelor feroviare, acest lucru rezultând din dispozițiile art. 1 din Directiva 2001/85/CE, coroborate cu cele ale art. 1 din Directiva 70/156/CEE.

Astfel, la art. 1 din Directiva 2001/85/CE se prevede că "vehicul" reprezintă orice autovehicul de categoria M2 sau M3 definit în partea A din anexa II la Directiva 70/156/CEE. De asemenea, la art. 1 din Directiva 70/156/CEE se prevede că „în sensul prezentei directive, "vehicul" reprezintă orice autovehicul destinat circulației rutiere, cu sau fără caroserie, având cel puțin patru roți și o viteză maximă constructivă de peste 25 km/h, precum și remorcile sale, cu excepția vehiculelor care rulează pe șine și a tractoarelor și utilajelor agricole". În acest condiții se apreciază că se impune eliminarea cerințelor prevăzute la 1.3 lit. f și la art. 1.6.1 din caietul de sarcini, acestea fiind restrictive, neasigurând accesul egal la procedura de atribuire și având ca efect introducerea unor obstacole nejustificate.

B.5 Se impune eliminarea cerințelor prevăzute la pct. 1.3, 2.5, 2.6 și 2.9 din caietul de sarcini.

Cu privire la această solicitare contestatorul arată că:

- la art. 1.3 din caietul de sarcini se prevede că „*tapițeria va fi rezistentă la uzură și un colorit care împreună cu habitaclul interior să creeze un confort și o ambianță plăcută*".
- la art. 2.1.1 (pag. 20, para. 6) se prevede că „*caroseria va avea un design exterior și interior modern în conformitate cu tendințele actuale*".
- totodată, la art. 2.5 se prevede că „*alegerea culorilor barilor și materialelor pentru scaune se va face împreună cu beneficiarul și se va face astfel încât împreună cu celelalte culori din salon să creeze un confort ambiental armonios*" iar la art. 2.6 se prevede că „soluția de asamblare a barelor și mânerelor de susținere va asigura un aspect plăcut și o rezistență corespunzătoare", în timp ce la art. 2.9 se prevede că „*culoarea covorului va fi în acord cu designul general al salonului*".

Contestatorul consideră toate aceste cerințe ca fiind echivoci, lăsând loc de interpretare, și încalcă cerințele din art. 164 și art. 165 alin. (1) din Legea nr. 99/2016, motiv pentru care se solicită eliminarea lor.

B.6 Se impune modificarea sau, după caz, eliminarea cerinței prevăzute la art. 1.3 (pag. 4, para. 10) din caietul de sarcini.

Contestatorul menționează că la art. 1.3 din caietul de sarcini (pag. 4) se prevede că *" ofertantul se obligă să aplice eventualele modificări necesare ca urmare a modificării legislației în vigoare în România dacă acestea nu au putut fi prevăzute la data semnării contractului pe baza celor convenite de comun acord cu autoritatea contractantă"*, în opinia acestuia cerința vizând o clauză de modificare care nu este clară, precisă și lipsită de echivoc. Se apreciază că ipoteza avută în vedere de această clauză se află în strânsă legătură cu un element subiectiv, respectiv voința unilaterală a entității, putând genera interpretări diferite și negocieri. În susținerea acestei solicitări contestatorul arată că prevederile art. 236 alin. (1) din Legea nr. 99/2016 impun ca o clauză de modificare (pentru a putea fi efectiv utilizată în derularea contractului) să conțină elemente concrete, obiective, care să permită o aplicare automată a modificării, fără a fi necesară o negociere ulterioară între entitatea contractantă și contractant (tocmai prin eliminarea elementelor subiective care ar putea interveni în acest caz).

Referitor la această solicitare, contestatorul arată și că entitatea contractantă, prin răspunsul la notificarea prealabilă, nu a răspuns în concret la criticile ..., iar la final a precizat că se vor respecta prevederile caietului de sarcini.

B.7 Se impune modificarea cerinței prevăzute la art. 1.4 din caietul de sarcini, precum și adaptarea prevederilor din caietul de sarcini, care în mod greșit se referă la vehicule rutiere, la cerințele tehnice aplicabile vehiculelor pe șine destinate transportului de masă (tramvaie).

În susținerea acestei critici contestatorul arată că la art. 1.4 se prevede că „*tramvaiele trebuie să fie realizate în conformitate cu documentele de standardizare în vigoare, cu reglementările naționale și internaționale privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere care se deplasează pe șine, pentru transportul urban și suburban de călători*" deși tramvaiele nu sunt vehicule rutiere, ci vehicule feroviare, mai exact vehicule pe șine destinate transportului de masă, a

căror omologare și înmatriculare este autorizată de Autoritatea Feroviară Română (AFER). Se subliniază că acest aspect rezultă din normelor AFER, care reglementează expres exclusiv vehiculele feroviare, iar nu vehiculele rutiere, în acest sens, fiind relevantă definiția prevăzută la art. 1.2 din Norma tehnică feroviară. Vehicule feroviare. Iluminatul electric al vehiculelor feroviare destinate transportului de călători. Cerințe pentru proiectare, emis de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, aprobate prin Ordinul nr. 1408/2006:

„Prevederile prezentei norme tehnice feroviare se aplică de proiectanții vehiculelor feroviare destinate transportului de călători, constructorii acestor vehicule feroviare, precum și de către operatorii de transport feroviar, la întocmirea caietelor de sarcini pentru noile tipuri de vehicule feroviare și la modernizarea celor existente. Prevederile normei feroviare se pot aplica și vehiculelor pe șine destinate transportului de masă (metrou, tramvaie, vehicule feroviare ușoare)".

Autorul contestației critică faptul că prin răspunsul la Notificarea prealabilă entitatea nu a răspuns în concret la criticile sale și, dimpotrivă, aceasta consideră că nu toate prevederile aplicabile vehiculelor feroviare sunt obligatorii pentru tramvaie deși în răspunsul de la pct. B4 specifică că *„în lipsa unor reglementări speciale pentru tramvaie*" consideră că este în interesul ofertanților să facă referire la anumite reglementări standardizate „care le pot fi aplicate", fără a preciza care sunt acestea. În ceea ce privește normele cu privire la iluminatul electric, autoritatea contractantă nu indică nici o normă valabilă.

În consecință, se solicită modificarea atât a art. 1.4 din caietul de sarcini, cât si a tuturor celorlalte prevederi din acesta care fac referire, în mod greșit, la vehicule rutiere, adică la autobuze și troleibuze, cu consecința modificării și adaptării tuturor cerințelor tehnice din caietul de sarcini la situația vehiculelor pe șine destinate transportului de masă, adică a tramvaielor, și remedierii incompatibilităților existente.

B.8 Se impune modificarea cerinței prevăzută la art. 1.4.1 din caietul de sarcini.

Cu privire la această critică contestatorul precizează că la art. 1.4.1 din caietul de sarcini sunt enumerate o serie de documente ce urmează a fi cuprinse în ofertă. Concret, se menționează că documentele enumerate la art. 1.4.1 lit. f - q reprezintă scheme de execuție constând în scheme electrice desfășurate, scheme electrice de cablare și jurnale de conductoare. În aceste condiții se solicită modificarea prevederilor art. 1.4.1 în sensul eliminării obligației de a depune odată cu oferta schemele de execuție a tramvaielor, întrucât, pe de o parte, acestea reprezintă know-how- ul fiecărui ofertant și, pe de altă parte, întocmirea tuturor acestor scheme în faza de licitație presupune o muncă substanțială, care nu se justifică decât în situația câștigării licitației și atribuirii acordului-cadru - fiind specifică fazei de derulare a contractului. După caz, entitatea contractantă poate modifica cerința în sensul obligării ofertantului câștigător la depunerea schemelor de execuție a tramvaielor într-un anumit termen după semnarea acordului-cadru.

Totodată contestatorul afirmă că, din caietul de sarcini rezultă că entitatea contractantă a înțeles, în alte cazuri, să nu solicite decât

ofertantului câștigător depunerea unor documente de un asemenea grad de detaliu (a se vedea, spre exemplu, prevederile art. 2.8.6 din CS, pag. 28, para.1: „ofertantul declarat câștigător va furniza nomenclatorul de defecte").

În continuare contestatorul respinge explicațiile entității din răspunsul la notificarea prealabilă și învederează că documentația de execuție este proprietatea furnizorului și nu poate fi transmisă la ofertare, în acest moment neexistând nici un contract între cele două părți. În plus, cerința acestei documentații la ofertare, motivând importanța instalației electrice și teama că termenele de livrare nu ar putea fi respectate, este total eronată în aprecierea contestatorului, având în vedere că se cere ca tramvaiul să fie omologat (adică schemele electrice să existe). De asemenea se precizează că, cerințele contractantului fiind specifice orașului .....- ..., jumătate din schemele electrice de cablare și jurnalele de conductoare vor putea fi elaborate numai după consultarea și contractarea cu furnizorii de instalații specifice de informare a călătorilor, management de gestiune și management transport public.

În cele ce urmează contestatorul enumeră schemele ce urmează a fi proiectate numai după contractarea cu furnizorii indicați de entitatea contractantă și afirmă că toate schemele desfășurate și de cablare vor conduce la modificări ale jurnalelor de conductoare corespunzătoare. În consecință toate aceste cerințe specifice pentru autobuze și troleibuze, toate cerințele specifice orașului ....., toate cerințele în neconcordanță cu normele europene pentru tramvaie, nerecunoscute ca obligatorii pentru entitatea contractantă, vor necesita reproiectări și modificări ale schemelor electrice desfășurate și de cablare, precum și a jurnalelor de conductoare. Contestatorul afirmă că acestea vor putea fi puse la dispoziție numai după contractarea vehiculului odată cu omologarea finală a acestuia.

B.9 Se impune eliminarea cerințelor prevăzute la art. 1.4.1 lit. p și la art. 2.1.1 din caietul de sarcini.

În acest sens se arată că:

- la art. 1.4.1 lit. p din caietul de sarcini se prevede că „*oferta va cuprinde, în format tipărit și electronic - în limba română, următoarele documente: (...) p. Schemele de ridicare a tramvaiului din 6 puncte cu elevatoarele*";
- la art. 2.1.1 din caietul de sarcini, pag. 19, ult. para, și pag. 20, para. 1, se prevede că *„Locurile destinate ridicării tramvaiului cu ajutorul mecanismului de ridicare trebuie să fie bine marcate, precum și să faciliteze ridicarea întregului tramvai. Tramvaiul trebuie să poată fi ridicat cu elevatoarele din șase puncte*";
- la art. 2.1.1 din caietul de sarcini, pag. 20, para. 20, se prevede că *„caroseria va fi prevăzută cu 6 puncte pentru ridicarea tramvaiului cu ajutorul celor 6 elevatoare din dotarea CTP*"

Față de cele cuprinse în caietul de sarcini, contestatorul arată că aceste cerințe sunt incorecte datorită faptului că un tramvai nu se poate ridica din 6 puncte numai cu elevatoarele, ci sunt necesare și alte dispozitive pentru efectuarea acestei operațiuni. Acest aspect a fost evidențiat în mod corect chiar de către entitatea contractantă la art.

2.15.1 din caietul de sarcini, pag. 34, para. 5: „1 set de dispozitive pentru ridicarea tramvaiului în atelier cu ajutorul a 6 elevatoare".

Dat fiind că entitatea, în răspunsul la notificarea prealabilă nu a formulat un răspuns la criticile de mai sus, contestatorul consideră că se impune atât eliminarea acestor cerințe, acestea imaginând o soluție tehnică greșită, cât și a tuturor celorlalte cerințe similare în acest sens existente în caietul de sarcini si adaptarea în consecință a acestora la soluția tehnică corectă.

B.10 Se impune modificarea cerinței prevăzute la art. 1.6.6.2 din caietul de sarcini.

Această cerință a caietului de sarcini prevede, printre altele, că *„decelerația medie garantată, în regim de frânare de urgență, de la 40 km/h până la oprire, va fi de minim 2,5 m/s2*". În susținerea solicitării de modificare a cerinței contestatorul precizează că standardul normativ EN 13452 este cel care definește condițiile în care se poate face decelerarea, iar cerința prevăzută la art. 1.6.6.2 din caietul de sarcini nu este în concordanță cu prevederile standardului anterior menționat, motiv pentru care aceasta trebuie modificată în acord cu cerințele standardului EN 13452. Totodată se afirmă că se impune modificarea tuturor celorlalte cerințe din caietul de sarcini referitoare la decelerare, în acord cu cerințele standardului EN 13452, acest standard fiind specificat la art. 1.2 din caietul de sarcini ca fiind cerință minimă de îndeplinit. De asemenea, la art. 2.13.3 din caietul de sarcini, ultimul paragraf, se arată că *„fiecare dintre ofertanți trebuie să anexeze schemele frânelor - în conformitate cu EN 13452, EN13452-1:2004), EN 13452-2:2004 sau cu normele echivalente*". Cu toate acestea, în răspunsul la notificarea prealabilă entitatea contractantă specifică că acest normativ „se referă la vehicule feroviare și nu la tramvaie", deși în standardul EN 13452, la pag. 2, este specificat expres că *„acest standard specifică cerințele și performanțele pentru frânarea materialului rulant de transport urban pe roți metalice sau pe pneuri ghidate pe șine de oțel sau prin alte sisteme echivalente*".

Contestatorul atrage atenția asupra faptului că standardul se aplică următoarelor vehicule:

- tramvaie;
- vehicule ușoare de cale ferată;
- metrouri pe roți metalice;
- metrouri pe pneuri;
- trenuri suburbane sau regionale;

și este aplicabil:

- tuturor vehiculelor de construcție nouă;
- tuturor modernizărilor sau reabilitărilor vehiculelor atunci când proiectele acestora includ modificări sau înlocuiri ale sistemului de frânare;
- oricăror construcții noi de vehicule în baza proiectelor deja definite. Pentru aceste tipuri de vehicule, părțile și autoritățile feroviare interesate pot specifica performanțe diferite față de cele definite în acest standard;

nefiind aplicabil sistemelor speciale de transport, cum ar fi monorail-urile suspendate, vehiculele pe cremalieră, căilor ferate speciale, cum ar fi căile ferate turistice, vehiculelor speciale administrative etc.

B.11 Se impune eliminarea cerinței prevăzute la art. 1.11.3 din caietul de sarcini.

Această cerință prevede că ” *Fiecare tramvai va avea montat pe peretele vertical al bordului în partea dreaptă, o tăbliță indicatoare cu următorul conținut, în limba română: (...) anul de fabricație incorporat, în codul VIN; numărul șasiului incorporat, în codul VIN*”, contestatorul arătând faptul că, acest cod VIN este introdus și solicitat exclusiv în cazul vehiculelor rutiere, iar nu vehiculelor pe șine. Necesitatea acestui cod decurge din faptul că acest cod VIN este solicitat de Registrul Auto Român (RAR) la momentul înmatriculării unui vehicul rutier. De asemenea, contestatorul menționează că, în ceea ce privește vehiculele pe șine, AFER nu a emis o normă similară celei emise de RAR, prin care să solicite codul VIN. Pentru cele anterior menționate contestatorul apreciază că se impune eliminarea acestei cerințe, fiind în contradicție cu normele legale în vigoare.

B.12 Se impune completarea cerinței prevăzute la art. 1.6.2 (pag. 7, para. 3) din caietul de sarcini.

Această cerință prevede că ”*originea și producătorul subansamblurilor, agregatelor și echipamentelor din dotarea tramvaielor se vor păstra pentru întregul lot de tramvaie livrat. În cazuri excepționale, schimbarea producătorului se va face numai cu acordul scris al autorității contractante*".

În susținerea solicitării de eliminare a acestei cerințe contestatorul invocă dispozițiile art. 236 alin. (1) și alin. (2) din Legea nr. 99/2016 și arată că, referitor la această cerință, entitatea nu a oferit nicio explicație prin răspunsul la notificarea prealabilă ci a precizat sec că „*se vor respecta prevederile art. 1.6.2 din caietul de sarcin*i".

Raportat la cerințele legale anterior menționate, contestatorul consideră că se impune completarea cerinței prevăzute la art. 1.6.2 din caietul de sarcini cu sintagma „*care nu va fi refuzat în măsura în care noile produse respectă cerințele minime ale caietului de sarcini*", această solicitare vizând precizarea unui element concret, obiectiv (cerințele minime din caietul de sarcini) pe care entitatea contractantă îl poate analiza și în raport cu care acordul acesteia poate fi dat sau refuzat, eliminându-se astfel orice element de subiectivism. Totodată, reperul concret astfel introdus nu modifică caracterul general al contractului, fiind în deplin acord cu prevederile art. 236 din Legea nr. 99/2016.

B.13 Se impune clarificarea și, după caz, modificarea cerinței prevăzute la art. 2.17.4, pag. 42, din caietul de sarcini.

Cerința prevede că ”*timpul maxim de remediere a defecțiunilor care apar în termen de garanție pentru echipamentele de ticketing îmbarcate pe vehicule este de maxim 72 ore de la semnalarea apariției unor defecțiuni către ofertant, în cazul depășirii acestui termen sau imposibilității de a se remedia defectul, furnizorul va asigura înlocuirea echipamentului*”.

Față de această critică a contestatorului, entitatea contractantă nu a oferit nicio explicație prin răspunsul la notificarea prealabilă ci a precizat doar că ”*se vor respecta prevederile art. 2.17.4 din caietul de sarcini prin*

asigurarea unui stoc minim de piese de schimb așa cum este cerut în caietul de sarcini".

Raportat la cele anterior arătate, contestatorul solicită clarificarea faptului că cele 72 de ore nu se referă la înlocuirea echipamentului, ci numai la efectuarea unor lucrări de remediere, și, după caz, modificarea în mod corespunzător a cerinței din caietul de sarcini. Astfel, o înlocuire a unui echipament/ material, poate presupune achiziționarea acestuia de la un alt producător (sub-furnizor), ceea ce implică lansarea unei comenzi, timp de producție și timp de livrare, care nu se pot încadra obiectiv în 72 de ore. Prin urmare o cerință de 72 de ore ce ar viza înlocuire de echipament/ material este vădit excesivă, impunându-se clarificarea/ modificarea acesteia.

B.14 Se impune modificarea cerinței prevăzute la art. 2.17.5 din caietul de sarcini.

La art. 2.17.5 din caietul de sarcini se prevede că „*transponderul pentru comanda macazului va fi compatibil cu sistemul de automatizare și comandă a macazelor electrice furnizare de firma Apcarom Buzău și fabricate de firma CONTEC din Germania*".

În susținerea solicitării de modificare a cerinței anterior arătate, contestatorul invocă dispozițiile art. 165 alin. (1) și alin. (6), art. 166 alin. (1) lit. b), alin. (2) și alin. (3) din Legea nr. 99/2016 și precizează că specificația tehnică trebuie să precizeze suficient de precis și inteligibil care sunt caracteristicile tehnice solicitate pentru „*transponderul pentru comanda macazului*". În opinia contestatorului solicitarea compatibilității cu un anumit produs, presupune ca ofertantul să trebuiască să contacteze acel producător, să obțină date tehnice de la acesta. Or, nu este sigur nici dacă și nici în ce condiții producătorul respectiv va fi dispus să divulge datele tehnice ale unui produs al său. În aceste condiții contestatorul consideră că entitatea trebuie să-și asume un rol activ, să identifice cerințele tehnice complete pe care tramvaiul solicitat trebuie să le îndeplinească și să aducă aceste cerințe la cunoștința tuturor ofertanților, în mod egal.

Față de răspunsul entității la notificarea prealabilă, respectiv că *„pentru a cunoaște toate amănuntele legate de compatibilizare trebuie luată legătura cu furnizorul echipamentelor. Macazele și sistemul de comandă al acestora există deja la CTP și nu se pot modifica. Noi exploatăm echipamentele și nu putem oferi detalii de compatibilizare*", contestatorul arată că entitatea continuă să încalce prevederile anterior invocate, în sensul că specificația tehnică de la acest articol nu precizează care sunt caracteristicile tehnice solicitate pentru „transponderul pentru comanda macazului", iar entitatea contractantă nu înțelege să își asume un rol activ și să identifice cerințele tehnice complete pe care tramvaiul solicitat trebuie să le îndeplinească.

În consecință se solicită eliminarea referințelor „Apcarom Buzău" si „CONTEC din Germania" și precizarea în clar a parametrilor tehnici pe care trebuie să îi îndeplinească transponderul.

B.15 Se impune modificarea cerinței prevăzute la art. 2.7 din caietul de sarcini.

Cu privire la această solicitare contestatorul menționează că:

- la art. 2.7 din caietul de sarcini, pag. 24, se prevede *„cadrele boghiurilor vor avea o construcție robustă, care să nu permită deformarea sau fisurarea acestora în timpul exploatării. Construcția acestora va asigura o suspensie foarte bună a tramvaiului care va conține elemente de cauciuc care asigură suspensia de gradul I și arcuri elicoidale așezate pe elemente elastice de cauciuc care asigură suspensia de gradul II*";
- tot la art. 2.7, pag. 25, para. 3, se prevede că „suspensia (...) de gradul II se va face cu arcuri spiralate din oțel (...)";

Față de prevederile stabilite de entitatea contractantă contestatorul menționează că suspensia unui vehicul se clasifică în suspensie primară și suspensie secundară. Această clasificare este făcută în literatura de specialitate și în special în cursurile de dinamica vehiculelor feroviare pentru specialiștii în material rulant. Denumirile de suspensie de grad I și suspensie de grad II nu se regăsesc în limbajul folosit în această materie. Pentru acest motiv se solicită modificarea art. 2.7 din caietul de sarcini în conformitate cu limbajul tehnic aplicabil, precum și a tuturor celorlalte prevederi din caietul de sarcini care fac referire, în mod greșit, la suspensia de grad I si suspensia de grad II, cu consecința modificării și adaptării tuturor cerințelor tehnice din caietul de sarcini la situația vehiculelor pe sine destinate transportului de masă, adică a tramvaielor, și remedierii incompatibilităților existente.

Totodată contestatorul afirmă că cerințele tehnice anterior menționate sunt în contradicție cu cerințele entității contractante din caietul de sarcini, respectiv, potrivit cerințelor art. 1.1 din caietul de sarcini, se dorește achiziționarea unor tramvaie silențioase și confortabile, în timp ce arcurile spiralate din oțel sunt cele mai slab calitative și cele mai zgomotoase suspensii existente pe piață la ora actuală. În plus, se arată că cerința de a dota tramvaiul cu suspensii cu arcurile spiralate din oțel limitează concurența, întrucât majoritatea producătorilor nu le mai folosesc, pe piață existând soluții moderne mult mai bune din toate punctele de vedere, cum ar fi suspensii de tip hourglass.

În aceste condiții contestatorul solicită modificarea acestei cerințe astfel încât aceasta să nu introducă obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective, în susținerea acestei solicitări arătându-se că nici prin răspunsul la notificarea prealabilă entitatea nu a precizat dacă se acceptă și alt tip de suspensie secundară în afară de arcuri elicoidale.

B.16 Se impune modificarea cerinței prevăzute la art. 2.7 din caietul de sarcini.

Cu privire la această critică contestatorul menționează că la art. 2.7, pag. 25, para. 5, se prevede că „tramvaiul poate să aibă și boghie de rulare", deși noțiunea de boghiuri de rulare nu există în limbajul tehnic folosit în legătură cu vehiculele pe șine. Potrivit standardelor și normelor aplicabile vehiculelor pe șine, boghiurile pot fi de două feluri, respectiv boghiuri motoare, cu motor de tracțiune, și boghiuri alergătoare, fără motor de tracțiune. În cazul tramvaiului care face obiectul prezentei proceduri, boghiul antrenat de către un motor de tracțiune (sau mai multe) se numește boghiu motor iar boghiul care nu dezvoltă forță de tracțiune se numește boghiu alergător.

Contestatorul critică faptul că prin răspunsul la notificarea prealabilă entitatea a precizat că *"în cazul tramvaielor nu suntem obligați să folosim termeni identici cu cei folosiți la vehicule feroviare*". Or, cu toate că la pct. B4 din Răspunsul la notificarea prealabilă entitatea contractantă a precizat că *„în lipsa unor reglementări speciale pentru tramvaie, considerăm că este în interesul ofertanților să facem referire la anumite reglementări standardizate care le pot fi aplicate, pentru ca solicitările autorității contractante să fie foarte dare*", aceasta nu a specificat clar câte boghiuri motoare și câte alergătoare trebuie să aibă tramvaiul ce face obiectul acestei proceduri de atribuire. În aprecierea contestatorului răspunsul entității potrivit căruia „expresia "boghiu de rulare" este similar, are același sens ca și expresia "boghiu purtător" este similar, are același sens ca și expresia "boghiu alergător"", nu are niciun sens și nu clarifică neajunsurile articolului criticat din caietul de sarcini.

În consecință se solicită reformularea sau, după caz, detalierea acestei cerințe, inclusiv prin clarificarea denumirii boghiurilor pentru tramvaie.

B.17 Se impune modificarea cerințelor prevăzute la art. 2.8.6 din caietul de sarcini, în acest sens arătând că:

- la art. 2.8.6 din caietul de sarcini, pag. 27, para. 5, se prevede că „suplimentar față de instalațiile de siguranța circulației, la bord trebuie să existe cel puțin următoarele semnale vizuale și (sau) acustice: (...) lampa "frână electrică anulată", (...) lampa "'presiune scăzută în instalația hidraulică de frânare", (...) lampa "avarie aeroterme salon" (...)" iar la art. 2.8.6, pag. 27, para. 6, se prevede că *„computerul de bord va avea o interfață pentru utilizator ușor accesibilă cu meniu obligatoriu în limba română. Acesta va furniza pe display următorii parametri: presiune frânare pe circuite I și II (...)*";

- noțiunile de frâna electrică anulată, lampa presiune scăzută în instalația hidraulică de frânare (este vorba de frânare pneumatică), și lampa avarie aeroterme salon se referă la funcții care vizează vehiculele rutiere, adică troleibuzele și autobuzele, instalația electrică a vehiculelor pe șine, adică a tramvaielor, fiind diferită de cea a vehiculelor rutiere, având un alt mod de funcționare.

Și în acest caz, entitatea contractantă nu a oferit un răspuns concret prin răspunsul la notificarea prealabilă, aceasta precizând doar că menține cerințele.

În susținere contestatorul arată că în cazul unui tramvai instalația de frânare electrică de la tramvai nu poate fi niciodată anulată. În cazul nefuncționării acesteia dintr-un motiv oarecare, intră în funcțiune în mod automat instalația de frânare hidraulică. Pe display vor fi furnizați parametri de funcționare necesari pentru înțelegerea modului de funcționare. De asemenea, presiunea pentru circuitul I și II este de la frâna pneumatică a troleibuzelor și autobuzelor, care au alt principiu de funcționare față de tramvaie. La tramvaie, instalația de frânare are alt principiu de funcționare. În consecință, cerințele pe care autoritatea contractantă le dorește menținute nu au relevanță în cazul tramvaielor, fiind așadar excesive raportat la obiectul procedurii. Din acest motiv se impune modificarea cerințelor anterior arătate și adaptarea acestora la

situația vehiculelor pe șine destinate transportului de masă, adică a tramvaielor, cu prevederea cerințelor tehnice specifice corecte.

B.18 Se impune modificarea cerinței prevăzute la art. 2.10.2 din caietul de sarcini.

Astfel, se menționează că la art. 2.10.2, para. 2, se prevede că *„(...) Fiecare unitate a instalației de aer condiționat va avea o capacitate de răcire de minim 29 kWt=40 grade C, capacitate de încălzire de minim 25 KW și cu un volum de aer al vaporizatorului de minim 7000 m3/h (...)*".

Contestatorul învederează că valorile de putere nu pot fi impuse ci trebuie determinate prin calcule, care se pot face numai în funcție de elemente variabile, precum volumul total al vagonului, numărul de uși și condițiile de mediu impuse. Având în vedere că prin caietul de sarcini nu sunt prevăzute dimensiunile clare ale vagonului, iar potrivit art. 1.3 lit. g) caietul de sarcini impune un număr minim de uși (minim 4 uși duble, la care se pot adăuga 2 uși simple). În aceste condiții, contestatorul opinează că urmare a faptului că numai în funcție de variabilele anterior arătate se poate determina o anumită capacitate care va fi instalată pe tramvai, se impune modificarea cerinței de la art. 2.10.2 din caietul de sarcini, parametrii impuși de entitate fiind restrictivi, neasigurând accesul legal la concurență și fiind de natură să introducă obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici. Tot referitor la numărul de uși prevăzute de caietul de sarcini și lățimea acestora, contestatorul susține că trebuie avută în vedere atât protecția pasagerilor, în sensul să nu poată coborî din vehicul când acesta oprește la macaz, dar și un calcul din care să rezulte timpul minim în care pasagerii pot coborî sau urca, influențând cât mai puțin pierderea temperaturii din interior iarna, respectiv creșterea temperaturii pe timp de vară. Nici în acest caz entitatea nu a clarificat acest aspect prin răspunsul la notificarea prealabilă, contestatorul învederând că dacă din calcule rezultă o capacitate de încălzire/ răcire mai mică și performanțele instalațiilor de climatizare respectă standardele europene în vigoare, impunerea unui prag de putere minim este o soluție total neprofesionistă, care conduce automat și la consumuri energetice mult mai mari.

B.19 Se impune modificarea cerințelor prevăzute la art. 2.13.2 si art. 2.13.4 din caietul de sarcini, sens în care contestatorul arată că:

- la art. 2.13.2 para. 6, se prevede că *„sistemul de frânare al seturilor de roți de rulare trebuie să fie activ în timpul întregului proces de frânare electrică. în regim de frânare curentul și tensiunea în motoare nu trebuie să depășească limitele admise de acesta*";

- la art. 2.13.4 para. 1, se prevede că *„tramvaiul trebuie sa fie echipat cu un mecanism de declanșare de avarie a sistemului de frânare de către calatori, în situații excepționale. O astfel de declanșare trebuie să fie posibilă din minim două locuri din compartimentul călătorilor. Un astfel de mecanism trebuie să se afle și în cabina vatmanului, și declanșarea acestuia trebuie să fie realizată cu ajutorul butonului roșu cu marcarea de pericol conform standardelor (...)";*

- standardul normativ EN 13452 conține prevederi referitoare la frânare. Or, niciuna dintre cele două cerințe ante-citate nu respectă prevederile acestui standard.

- în plus, răspunsul autorității contractante la această critică, prevăzut în răspunsul la notificarea prealabilă, nu are nicio legătură cu întrebarea.

- la art. 2.13.2 din caietul de sarcini se descrie frâna de staționare (electrohidraulică), ori în acest caz se vorbește de „curentul și tensiunea în motoare", se vorbește de cele 2 circuite de frânare pneumatică de la autobuze și troleibuze, iar „blocarea osiilor" în timpul funcționării instalației de frânare este foarte gravă. Pentru definirea tipurilor de instalații de frânare contestatorul a făcut trimitere la standardul european EN 13452, acesta neînțelegând de ce această normă europeană nu este acceptată de către entitatea contractantă, deși omologarea tramvaiului din punct de vedere al instalațiilor de frânare și al tipurilor de frâne se face conform acestei norme.

În continuare contestatorul precizează că în compartimentul călătorilor este obligatorie instalarea dispozitivelor de frânare de alarmă (frânare de urgență 2, care limitează decelerația la valoarea de min. 1,2m/s2), în vreme ce butonul roșu reprezintă frâna de urgență 4 și poate fi acționat doar de personalul autorizat (vatmanul), deoarece creează o decelerație de min. 2,8 m/s2. Așadar, cele două mecanisme nu pot fi la fel, așa cum se cere în caietul de sarcini.

Ca atare, se impune modificarea cerințelor prevăzute la art. 2.13.2 si la art. 2.13.4 în acord cu cerințele standardului normativ EN 13452.

B.20 Contestatorul consideră că se impune modificarea cerinței prevăzute la art. 2.17.4 având în vedere că:

- la art. 2.17.4 para. 1, se prevede că „*tramvaiele se vor echipa cu sisteme electronice de taxare (validatoare de bilete) cate 6 bucăți/tramvai (se va monta cate un validator in dreptul fiecărei uși de acces), plasate in zona ușilor de acces calatori (...)*".

- la art. 1.3 lit. g se prevede că „*tramvaiele trebuie să îndeplinească minimum următoarele condiții: (...) g. să aibă minim 4 uși duble de serviciu comandate electric, cu lățimea minima de 1300 mm, pentru urcare si coborâre pasageri, accesibile pe partea dreapta a vehiculului în direcția de mers (în cazul celor bidirecționale pe fiecare parte). Tramvaiul poate avea și doua uși simple (uși cu o singura foaie) respectiv prima ușă in partea din față lângă cabina vatmanului și ultima ușă, in partea din spate a tramvaiului lângă postul de conducere suplimentar pentru mersul in spate*".

Analizând cele două prevederi contestatorul afirmă că, din cele precizate în caietul de sarcini rezultă că tramvaiul trebuie să fie prevăzut cu minim 4 uși duble pentru călători, cele 2 uși simple fiind rezervate accesului vatmanului și a personalului tehnic, iar nu călătorilor. În opinia contestatorului, cerința de la art. 2.17.4 este de natură să limiteze concurența, nepermițând tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și având ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici. Se critică faptul că entitatea nici prin răspunsul la notificarea prealabilă nu a răspuns, aceasta precizând doar că „*dacă tramvaiul are minim 4 uși duble și încă 2 uși simple se va monta câte un validator în dreptul fiecărei uși*". Față de cele susținute de entitate contestatorul arată că această soluție este contrazisă chiar de prevederile art. 2.17.4 din

caietul de sarcini, potrivit cărora „*tramvaiul poate avea și două uși simple (uși cu o singură foaie cu lățimea de minim 650 mm) respectiv prima ușă în partea din față lângă cabina vatmanului și ultima ușă, în partea din spate a tramvaiului lângă postul de conducere suplimentar pentru mersul în spate*". Mai exact, aceste două uși simple nu sunt prevăzute pentru accesul călătorilor, ci exclusiv pentru accesul vatmanului și personalului tehnic al entității.

În aceste condiții contestatorul învederează că, pe de altă parte, această cerință este în contradicție cu cerința de a monta minim 4 uși duble de acces pentru călători, în condițiile în care art. 2.17.4 obligă la montarea de 6 validatoare în dreptul ușilor de acces călători. În plus, cerința prevăzută la art. 2.17.4 este neclară întrucât, coroborată cu cea de la art. 1.3 lit. g, nu clarifică dacă entitatea solicită montarea câte unui validator în dreptul ușilor simple sau nu.

În consecință, contestatorul învederează că se impune modificarea cerinței prevăzute la art. 2.17.4 și adaptarea acesteia la cerința prevăzută la art. 1.3 lit. g, respectiv (i) solicitarea de a monta câte un validator în dreptul fiecărei uși de acces să se refere expres la ușile de acces călători (iar nu și la ușile simple), și (ii) echiparea tramvaielor cu sisteme electronice de taxare de câte minim 4 bucăți/ tramvai, plasate în zona ușilor de acces călători.

B.21 Se impune eliminarea cerinței prevăzute la art. 3.1 din caietul de sarcini, având în vedere că:

- la art. 3.1 pag. 42, para. 1 și pag. 43, para. 1, se prevede că *„tensiunea rețelei (...) trebuie să fie dotate cu dubla izolație conform normei CEI 165 iar buna funcționare a treptelor de izolație trebuie să fie monitorizată de computerul de bord (...) ORDIN Nr. 1356 din 27 iulie 2004 (...)*";
- Ordinul nr. 1356/27.07.2004 vizează reglementările privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România și este pus în aplicare de RAR, or tramvaiele nu sunt vehicule rutiere ci vehicule feroviare, mai exact vehicule pe șine destinate transportului de masă, a căror omologare și înmatriculare este autorizată de Autoritatea Feroviară Română (AFER), nu de RAR. În aceste condiții contestatorul consideră că trebuie eliminată referirea la Ordinul nr. 1356/27.07.2004, prevederile acestuia neputând fi avute în vedere de operatorii economici la întocmirea ofertei.

Un alt aspect criticat de contestator se referă la faptul că cerința dublei izolații este una specifică vehiculelor rutiere, iar nu vehiculelor pe șine. Aceasta întrucât la vehiculele pe șine toate echipamentele electrice sunt legate prin cablu electric la pământ (toate normele în materie prevăd că orice echipament electric trebuie să fie legat la pământ printr-un cablu separat.). Norma CEI 165 folosită la troleibuze impune ca aceste echipamente să fie izolate față de pământ printr-o dublă izolație. Normele sunt necesare pentru că troleibuzele circulă pe roți din cauciuc, care izolează caroseria vehiculului de pământ.

Entitatea nu a răspuns nici acestei critici prin răspunsul la notificarea prealabilă, contestatorul învederând că necesitatea izolației duble este

dată de circulația troleibuzelor și autobuzelor pe pneuri din cauciuc, situație care ar putea duce la electrocutarea călătorilor atunci când urcă sau coboară din troleibuz. La tramvaie este obligatorie legarea la pământ a tuturor echipamentelor electrice datorită prezentei roților metalice, iar măsura de electrosecuritate este îndeplinită chiar prin această pământare a echipamentelor. Totodată se menționează de contestator că cele două limite ale tensiunii în jurul tensiunii nominale pe care le invocă entitatea la răspunsul la pct. B25 nu au nicio legătură cu critica formulată de .... Mai mult, valoarea maximă dată de tensiunea nominală de 900Vcc nu mai este recunoscută de entitatea contractantă la pct. B28.

Pentru cele anterior precizate se solicită de către contestator eliminarea cerinței întrucât tramvaiul este construit cu roți metalice, iar apariția unei scurgeri de energie electrică duce la descărcarea acesteia în pământ și nu periclitează viața călătorilor, astfel încât nu se impune cerința dublei izolații la vehiculele pe sine.

B.22 Se impune eliminarea cerinței prevăzute la art. 3.4.2, în acest sens contestatorul menționând că, prin cerința anterior menționată se prevede că „*în timpul frânării cu recuperarea energiei electrice, valorile tensiunii din rețeaua de tracțiune nu pot depăși 820V și trebuie să fie asigurată posibilitatea reglării*", deși la art. 1.1 tot din caietul de sarcini para. 2 se prevede că tensiunea de alimentare este de 750 și variază între -30% și +20% Vcc. Astfel, la un simplu calcul al valorii variației în plus a tensiunii de alimentare rezultă că aceasta este de 150V + 750V = 900V. Prin urmare cerința din caietul de sarcini permite ca tensiunea să varieze la 900 V, dar același caiet de sarcini cere ca tensiunea în timpul frânării să nu fie mai mare de 820 V. Contestatorul susține că prin răspunsul la notificarea prealabilă autoritatea nu răspunde la această critică și arată că, prin definiție, tensiunea nominală are valoarea de 750Vcc. Ea poate varia de la această valoare într-un interval de la -30% până la +20%. Atunci când tensiunea în rețea este situată în intervalul 820Vcc-900Vcc (adică 750Vcc+20%), datorită limitării de către entitate a tensiunii de frânare la 820 Vcc, frânarea nu mai poate fi recuperativă, fapt ce conduce la pierderi însemnate de energie electrică pentru entitatea contractantă. Din acest motiv cerința se impune a fi eliminată, fiind în contradicție atât cu cerința prevăzută la art. 1.1, precum și cu normele tehnice care definesc tensiunea nominală.

B.23 Se impune modificarea cerinței prevăzute la art. 3.4.2 din caietul de sarcini.

Cu privire la această critică, contestatorul arată că la art. 3.4.2, pag. 46, para. 22, se prevede că „*carcasele echipamentelor amplasate pe acoperiș vor avea grad de izolație de min IP 56*”. În susținerea solicitării de modificare a cerinței contestatorul menționează că IP 56 se referă la izolația mecanică (5), respectiv la izolația la apă (6). Or, în situația carcaselor dotate cu ventilație, acestea având guri de ventilare și, deci, contact cu aerul, nu se impune o asemenea cerință. Se apreciază că răspunsul entității la această critică, nu a fost unul concret. În opinia acestuia prezența ventilatoarelor de răcire și a gurilor de intrare, respectiv de evacuare, a aerului din cutiile cu echipamente ce trebuie răcite nu pot fi construite cu un grad de protecție IP 56 și în consecință solicită

modificarea cerinței în sensul adăugării sintagmei „cu excepția celor care au ventilație".

B.24 Se impune modificarea cerinței prevăzute la art. 3.5.2 din caietul de sarcini, în care la para 1 se prevede că *„bateriile vor avea fiecare capacitatea de minim 250Ah, trebuie să fie de tipul "fără întreținere" și vor avea o capacitate suficientă pentru a asigura bilanțul energetic pozitiv. Ofertantul trebuie să prezinte în cadrul ofertei eventualele operațiuni de întreținere. Numărul bateriilor se va dimensiona astfel încât acestea să poată asigura deplasarea tramvaiului pe o distanță de minimum 200 de metri*".

Contestatorul subliniază că bateriile cu acumulatori sunt folosite pentru alimentarea circuitelor de comandă iar entitatea nu precizează la ce se folosesc bateriile. Din ultima teză a cerinței anterior-citată rezultă că autoritatea contractantă dorește folosirea bateriilor de minim 250 Ah inclusiv pentru deplasarea tramvaiului pe o distanță de minimum 200 de metri, în regim autonom (fără tensiune de alimentare de la linia de contact), deși bateriile din instalația de comandă nu pot fi folosite și pentru tracțiune, adică pentru deplasare.

În consecință solicită eliminarea frazei „numărul bateriilor se va dimensiona astfel încât acestea sa poată asigura deplasarea tramvaiului pe o distanta de minimum 200 de metri". În cazul în care entitatea contractantă dorește asigurarea deplasării în regim autonom a tramvaiului pe o distantă de minimum 200 de metri, se impune ca aceasta să prevadă expres în caietul de sarcini condițiile tehnice care trebuie îndeplinite de baterii.

B.25 Se impune eliminarea cerinței prevăzute la art. 3.8.2 din caietul de sarcini care la para. 24 prevede că computerul gestiune management vehicul va trebui să îndeplinească, printre altele, funcția *„aplicații pentru hartă, navigare și ghidarea conducătorului auto*". Contestatorul solicită eliminarea acesteia datorită faptului că aplicația nu se folosește la tramvaie întrucât acestea au traseul prestabilit, pe șine, astfel încât nu este necesară navigarea și ghidarea vatmanului. Contestatorul critică faptul că autoritatea nu a răspuns la criticile sale prin răspunsul la notificarea prealabilă, aceasta susținând în continuare că aceste funcții ar fi aplicabile tramvaielor, cu toate că, faptul că această cerință nu vizează tramvaiele rezultă din chiar răspunsul entității care prevede expres că acestea sunt aplicații pentru hartă, navigarea și ghidarea conducătorului auto.

B.26 Se impune modificarea cerinței prevăzute la art. 3.11 din caietul de sarcini, care la para 1 prevede că „automatizarea iluminatului in compartimentul pasageri va avea doua faze: faza de drum (cu ușile închise) in care lămpile din imediata apropiere a postului de conducere vor fi stinse si faza de staționare (cu ușile deschise) in care acestea vor putea fi automat aprinse". Contestatorul consideră că se impune modificarea cerinței în sensul că iluminatul interior se va realiza conformitate cu cerințele standardului normativ EN 13272, menționată expres, de altfel, de entitate la art. 1.2.

Se critică faptul că entitatea, prin răspunsul său la notificarea prealabilă a propus o soluție de compromis ce nu poate fi respectată în

sensul că nu pot fi obținute ambele cerințe, și cele din caietul de sarcini (reducerea intensității luminoase din imediata apropiere din spatele vatmanului), și cele din standardul normativ 13272. Iluminatul în tot salonul de pasageri este definit ca și un iluminat normal și un iluminat de siguranță. Iluminatul normal este cel care asigură confortul și siguranța călătorilor. Respectarea unui anumit număr de lucsi nu este opțiunea ofertantului și nu este nici opțional. La omologare AFER-ul face determinări precise, întocmind o fișă de măsurători a nivelului de iluminare din tot salonul de pasageri. Contestatorul susține că entitatea contractantă poate să elimine iluminatul din zona imediată a cabinei, dar prin aceasta își asumă riscul că, prin acțiunea sa, pune în pericol siguranța călătorilor.

B.27 Se impune modificarea cerinței prevăzute la art. 1.6.1 din caietul de sarcini, care la para. 9 prevede că *„automatizarea iluminatului în compartimentul pasageri va avea două faze: faza de drum (cu ușile închise) în care lămpile din imediata apropiere a postului de conducere vor fi stinse si faza de staționare (cu ușile deschise) in care acestea vor putea fi automat aprinse*". Față de cele prevăzute de caietul de sarcini, contestatorul arată că normele europene aplicabile în materie interzic practicarea unor trepte în interiorul vehiculelor de transport urban de călători, dar permit realizarea unor pante, având un unghi maxim de 8-12%. În această situație contestatorul susține că se impune modificarea acestei cerințe în acord cu normele în vigoare aplicabile în materie, respectiv cerința unui unghi de max. 8 – 12%.

B.28 Se impune clarificarea cerințelor din caietul de sarcini în sensul posibilității utilizării unor echipamente/ materiale echivalente.

În susținerea acestei critici contestatorul invocă dispozițiile art. 166 din Legea nr. 99/2016 și solicită clarificarea faptului că acolo unde se solicită ca în ofertă să fie menționat tipul echipamentului/ materialului și producătorul acestuia să se permită menționarea sintagme ”...sau echivalent". Concret, contestatorul menționează că la cerința de la pct. 2.9, pag. 29, para. 3, se solicită explicit listarea unui anumit producător: „se va preciza tipul și producătorul covorului", în această situație fiind necesară menționarea sintagmei ”sau echivalent” întrucât în derularea acordului-cadru pot apărea situații neprevăzute (de exemplu, încetarea producției de către un anumit producător), iar o ofertă care enumeră restrictiv sau care limitează producătorii prin denumirea acestora poate determina impedimente majore în derularea acordului-cadru și a contractelor subsecvente, cu potențial impact asupra eficientei utilizări a fondurilor publice.

Față de această critică contestatorul apreciază că entitatea nu a răspuns argumentat, în Răspunsul la Notificarea prealabilă și, chiar dacă „dorește și trebuie să știe tipul echipamentului/ materialului ofertat și producătorul acestuia", entitatea trebuie să respecte prevederile art. 166 din Legea nr. 99/2016.

Contestatorul învederează că această cerință nu afectează caracterul general al acordului-cadru, întrucât sintagma „sau echivalent" înseamnă aceiași parametri tehnici care, odată validați de comisia de evaluare ca fiind conformi, presupun respectarea cerințelor din caietul de sarcini. Mai

mult, clarificarea solicitată este în beneficiul evident al entității contractante, permițând flexibilitate în derulare, în limitele impuse prin documentație.

B.29 Se impune modificarea unor clauze contractuale obligatorii prevăzute în modelul acordului-cadru.

Cu privire la acest aspect contestatorul solicită modificarea și, după caz, eliminarea unor clauze contractuale prevăzute în modelul de acord-cadru, pentru eliminarea prevederilor contradictorii și cu alinierea cu prevederile art. 236 alin. (1) din Legea nr. 99/2016, după cum urmează:

- clarificarea prevederilor art. 5.1, întrucât acestea sunt în contradicție cu cele ale art. 7.8. Contestatorul învederează că prin notificarea prealabilă a solicitat clarificarea prevederilor art. 5.1, iar nu eliminarea celor ale art. 7.8. Prin eliminarea art. 7.8, entitatea a înlăturat practic complet posibilitatea ajustării prețului inclusiv în situația în care se înregistrează reduceri ale prețurilor în legătură cu produsele ce fac obiectul acordului-cadru, prevăzută în Acordul-cadru. Spre exemplu, clarificarea prevederilor art. 5.1 din acordul-cadru ar putea fi făcută în sensul menționării că prețul ofertat nu se ajustează, rămânând valabil pe întreaga durată de valabilitate a acordului-cadru, cu excepția situațiilor prevăzute la art. 7.8 din acordul-cadru.
- eliminarea/ ajustarea atât în sus, cât și în jos, a prețurilor, prin modificarea prevederilor art. 7.8, respectiv dacă au loc creșteri ale costurilor să crească și prețul plătit și invers. De asemenea, contestatorul consideră că se impune ca entitatea contractantă să clarifice ce tip de prețuri a avut în vedere și care este reperul de referință;
- eliminarea prevederilor art. 13.1, întrucât acestea se dublează cu cele ale art. 7.6;
- eliminarea clauzei prevăzute la art. 21.2.

B.30 Se impune modificarea unor clauze contractuale obligatorii prevăzute în modelul Contractului de furnizare de produse subsecvent Acordului-cadru.

Contestatorul solicită modificarea și, după caz, eliminarea unor clauze contractuale prevăzute în modelul Contractului de furnizare de produse subsecvent Acordului-cadru, pentru eliminarea prevederilor contradictorii și cu alinierea cu prevederile art. 236 alin. (1) din Legea nr. 99/2016, după cum urmează:

- modificarea prevederilor art. 7.2, după cum urmează: *„Furnizorul se obligă să furnizeze produsele în termen de 12 luni de la data semnării prezentului contract subsecvent”*. Se consideră că termenul este nerealist, mai ales având în vedere că durata Acordului-cadru este de 24 de luni, având în vedere că după finalizarea prototipului tramvaiului acesta urmează să fie omologat, iar procesul de omologare cu AFER durează de la 3 până la 12 luni. Abia după omologare poate demara fabricația de serie pentru celelalte 5 tramvaie;
- modificarea art. 7.3 în linie cu modificarea propusă la art. 7.2 (12 luni), pentru aceleași considerente expuse la pct. de mai sus;
- eliminarea ultimei teze prevăzute la art. 12.3, respectiv cea potrivit căreia *„în cazul în care, în termen de 72 de ore furnizorul nu reușește să remedieze defectele/ deficiențele notificate, achizitorul are*

dreptul să aplice o penalizare de 5% din prețul tramvaiului în cauză, chiar dacă ulterior termenului acordat furnizorul remediază defectele sau aduce produsul în parametrii ceruți";

Contestatorul arată că pentru asistență tehnică în perioada garanției sunt o serie de prevederi contractuale din care rezultă că timpul estimat pentru remedierea defectelor/ deficiențelor depinde de termenele de livrare asumate de sub-furnizorii de echipamente. Totodată, se menționează că argumentația este corectă, dar menținerea penalizării este descurajatoare și nu rezolvă problema remedierii defecțiunilor în etapa pre-recepției. În plus, odată ce defectele sunt remediate în termenul impus rezultă că autoritatea contractantă nu suferă nici un prejudiciu real, astfel încât menținerea penalizării rezultă a fi nejustificată.

- eliminarea art. 12.4 lit. a), pentru argumentele expuse la pct. de mai sus;
- modificarea prevederilor art. 12.4 lit. c), după cum urmează: *„de a înlocui componentele refuzate în termen de 3 zile calendaristice de la expirarea termenului de 72 de ore menționat la alin. 12.3, cu excepția componentelor critice (de ex. tracțiunea, boghiurile, frânele aer condiționat), la care termenele de livrare sunt dictate de sub-furnizorii acestor echipa mente*";
- modificarea art. 14.2 alin. (3), în sensul că valoarea penalizării aplicate va fi de 0,01%. Această modificare este în concordanță cu prevederile art. 23.1 din contract;
- modificarea valorii penalizării aplicate la art. 14.5 lit. a) și lit. b), în sensul că aceasta va fi de 0.01%. Aceste modificări sunt în concordanță cu prevederile art. 23.1 din contract;
- modificarea art. 17.1, după cum urmează: *„în perioada de garanție a produselor furnizorul are obligația de a furniza și înlocui piesele/ componentele care se deteriorează/ defectează, fără costuri suplimentare din partea achizitorului', în termen de 15 zile de la notificarea furnizorului, dacă componentele sunt pe stoc, cu excepția componentelor critice (de ex., tracțiunea, boghiurile, frânele, aer condiționat), la care termenele de livrare sunt dictate de sub-furnizorii acestor componente*";
- modificarea art. 18.4, după cum urmează: *„La primirea unei astfel de notificări furnizorul are obligația de a remedia defecțiunea în maxim 15 zile de la înștiințare, dacă componentele sunt pe stoc, cu excepția componentelor critice (de ex., tracțiunea, boghiurile, frânele, aer condiționat), la care termenele de livrare sunt dictate de sub-furnizorii acestor componente, fără costuri suplimentare pentru achizitor. Subansamblele sau piesele care în timpul perioadei de garanție le înlocuiesc pe cele defecte beneficiază de o nouă perioadă de garanție care curge de la data înlocuirii lor*");
- modificarea valorii penalizării aplicate la art. 18.5 lit. a) și lit. b), în sensul că aceasta va fi de 0.01%. Aceste modificări sunt în concordanță cu prevederile art. 23.1 din contract;
- modificarea art. 18.6, după cum urmează: *„Dacă furnizorul, după ce a fost înștiințat, nu reușește să remedieze defectul sau să înlocuiască componentele într-o perioadă de 30 de zile pentru*

componentele aflate pe stoc, respectiv termenul de livrare confirmat de sub-furnizor pentru componentele critice (de ex., tracțiunea, boghiurile, frânele, aer condiționat), achizitorul are dreptul de a lua măsuri de remediere pe riscul și spezele furnizorului și fără a aduce nici un prejudiciu oricăror alte drepturi pe care achizitorul le poate avea față de furnizor prin contract";

- modificarea valorii penalizării aplicate la art. 18.7, în sensul că aceasta va fi de 0.01%. Aceste modificări sunt în concordanță cu prevederile art. 23.1 din contract;
- eliminarea clauzei prevăzute la art. 19.1, întrucât eșantionul la care se aplică analiza (respectiv numărul de maxim 3 tramvaie aferent unui contract subsecvent), nu este relevant pentru a identifica/ defini un defect sistemic de concepție sau de fabricație;

D. Contestatorul învederează că se impune obligarea entității la prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, astfel încât potențialii ofertanți să poată beneficia de un interval de timp suficient pentru pregătirea documentelor de calificare și elaborarea ofertelor. În susținere se invocă prevederile art. 163 alin. (3) lit. b) și alin. (2) din Legea nr. 99/2016 și arată că, având în vedere că măsurile de remediere solicitate a fi adoptate sunt de natură a modifica semnificativ documentația de atribuire, precum și că inclusiv în eventualitatea suspendării procedurii la acest stadiu, după reluarea acesteia perioada rămasă până la termenul limită pentru primirea ofertelor este extrem de scurtă, se impune obligarea entității contractante la prelungirea corespunzătoare a perioadei stabilite pentru depunerea ofertelor, cu un termen rezonabil care să permită ofertanților să își adapteze oferta la modificările dispuse la documentația de atribuire.

Raportat la cele anterior menționate contestatorul solicită admiterea contestației și obligarea autorității la adoptarea de măsuri de remediere în sensul clarificării/eliminării/modificării unor elemente din documentația de atribuire.

Prin adresa nr. 3601/02.05....., înregistrată la Consiliu sub nr.16567/03.05..... ..., în calitate de entitate contractantă formulează punct de vedere cu privire la susținerile din contestația depusă de SC ..... SA, afirmând că prin solicitările de adoptare a unor măsuri de remediere in sensul clarificării/eliminării/ modificării unor elemente din documentația de atribuire, contestatorul dorește în fapt să modifice caietul de sarcini astfel încât acesta să corespundă perfect produsului pe care SC ... . SA îl comercializează.

Astfel, analizând considerentele expuse de SC ..... SA în cuprinsul contestației, autoritatea face următoarele precizări:

a. Referitor la punctele A 1-8:

Entitatea contractantă menționează că a răspuns la toate întrebările și solicitările de clarificări și că nu se poate răspunde afirmativ la toate solicitările unui posibil ofertant dacă acestea sunt contrare necesităților entității. Se arată că funcționalitățile solicitate, dintre care se amintește integrarea în sistemul AVL și montarea sistemului de ticketing au fost solicitate și în caietele de sarcini pentru echiparea vehiculelor achiziționate anterior. Cu titlu de exemplu se indică achiziționarea a 4 tramvaie

articulate, noi, 40 buc autobuze articulate, 10 autobuze nearticulate și a 20 buc troleibuze articulate. Se învederează că pentru toate vehiculele amintite cerințele din caietele de sarcini au fost respectate de către toți participanții la procedurile aferente.

b. Referitor la Punctele B1 9-14 autoritatea precizează că:

- masa totală maximă autorizată se referă la masa maximă stabilită prin omologare în cadrul unei instituții și de către o autoritate competentă, pe care o poate avea un vehicul. Aceasta masă maximă se referă la greutatea totală a vehiculului plus încărcătura pe care o transportă.

- masa proprie: reprezintă greutatea vehiculului fără greutatea conducătorului vehiculului.

- masa totală autorizata: reprezintă masa totală autorizata care un vehicul ar trebui să o aibă inclusiv cu încărcătură.

- sarcina utilă: diferența între masa totală autorizată și masa proprie.

Entitatea subliniază că raportul dintre masa utilă și masă și masa maxim admisă este foarte important și este un factor de evaluare pe deplin justificat, în susținere arătând că entitatea contractantă dorește să transporte cât mai mulți călători folosind un tramvai cu o masă cât mai redusă. La două tramvaie care au aceeași capacitate de transport, deci pot transporta același număr de călători, consumul de energie este mai mic pentru deplasarea unui tramvai cu masa proprie mai mică decât pentru deplasarea unui tramvai cu o masă proprie mai mare, prin urmare acest factor influențează costul pe călător. Un cost de transport pe călător cât mai mic este un indicator de performanță urmărit îndeaproape de orice operator de transport, acesta fiind un avantaj real, concret al entității contractante pe toata durata de viață a tramvaiului. Entitatea contractantă mai adaugă că nu se poate prevedea în caietul de sarcini o valoare minimă a raportului dintre masa utilă și masa maxim admisă deoarece aceasta depinde de fiecare producător în parte.

c. Referitor la Punctele B1 17-19 entitatea contractantă menționează că ,în speță, consumul energetic nu a fost ales ca și criteriu de evaluare deoarece pentru tramvaiele care se deplasează pe drumurile publice nu este stabilit un standard de măsurare care să fie urmat de toți producătorii și pe baza căruia să poată fi făcute verificări de către societăți autorizate, așa cum este standardizata măsurarea consumului de carburant la autobuzele diesel pe baza testelor SORT. Prin urmare, un astfel de parametru nu ar putea fi determinat în aceleași mod de către toți producătorii. Entitatea susține că, în aceste condiții fiecare ar determina în felul său, subiectiv, acest parametru, iar … SA nu ar putea verifica in nici un fel corectitudinea acestuia. Prin urmare, afirmațiile SC ..... SA prin care încearcă să justifice nelegalitatea unui factor de evaluare stabilit de entitatea contractanta si inducerea unui nou factor de evaluare al ofertelor, sunt în opinia entității nevalide.

d. Referitor la Punctele B1 20-22, entitatea menționează că tramvaiul este un vehicul rutier care se deplasează în cale proprie sau pe sine înglobate în trama stradală și se deplasează pe drumurile publice alături de toți participanții la trafic și nu pe infrastructura de cale ferată ca vehiculele feroviare. Se subliniază că tramvaiele sunt supuse reglementărilor Codului Rutier. De asemenea se invocă dispozițiile legale

din Ordinul nr. 703/2011 pentru aprobarea Normei tehnice feroviare precum și din Ordonanța de Urgență nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române. Față de cele anterior menționate entitatea precizează că tramvaiul are atât caracteristici specifice vehiculelor rutiere cât si vehiculelor feroviare. Din acest motiv tramvaiul se supune atât unor reglementari legale specifice vehiculelor rutiere cât și unor reglementari specifice vehiculelor feroviare. Cu toate acestea, tramvaiul se apropie cel mai mult de vehiculele rutiere datorită modului de exploatare urban, pe drumurile publice, viteza medie de deplasare este redusă, nu are întotdeauna prioritate de trecere, are stații apropiate în comparație cu vehiculele feroviare etc.
În continuare entitatea arată că în municipiului ..... -... linia de tramvai este poziționată pe drumul public iar tramvaiul nu are cale proprie de deplasare. Având în vedere acest lucru, este foarte important ca tramvaiul să urmărească cât mai fidel geometria curbelor și suprafața de maturare a acestuia să fie cât mai mică. Se învederează că, cu cât tramvaiul are mai multe segmente, cu atât va urmări mai fidel geometria curbelor și va avea o suprafață de maturare mai mică. O suprafață de maturare mică este foarte importantă în cazul circulației tramvaielor pe drumul public. Este foarte dificil pentru restul participanților la trafic să aprecieze suprafața de maturare a tramvaiului în curbe și se poziționează mult prea aproape de tramvai. Acest lucru duce la accidente care, pe lângă daunele materiale și blocajele de circulație, pot avea urmări foarte grave pentru participanții la trafic. Autoritatea subliniază că, oriunde în documentație, unde a fost folosit pentru tramvai termenul de "autovehicul", să se înlocuiască cu termenul corect "vehicul".

e. Referitor la Punctele B1 23-26 entitatea arată că, în caietul de sarcini art. 1.3 sunt precizate următoarele cerințe: *”Tramvaiele trebuie să îndeplinească minimum următoarele condiții:*

a. - trebuie să îndeplinească cerințele obligatorii ale normelor românești și europene, ale tuturor altor documente importante, cerute pentru prestarea de servicii publice în Uniunea Europeană.

b. - omologarea la producător (să posede un certificat de omologare, emis în țările membre ale Uniunii Europene sau a țării care are încheiat contract cu Uniunea Europeană, care garantează recunoașterea reciprocă ale cerințelor obligatorii sau ale celor echivalente)

c. - Ofertantul declarat câștigător va obține pe cheltuiala acestuia până la data livrării primului tramvai următoarele documente:

- omologarea în Romania (daca legislația din Romania cere acest lucru in momentul încheierii contractului sau oricând pe durata perioadei de garanție), pentru transportul urban si suburban de calatori cu acționare electrică și a tuturor componentelor și echipamentelor acestora

- agrementul Tehnic Feroviar din partea AFER Romania care atesta faptul ca tramvaiul îndeplinește toate condițiile pentru utilizare in domeniul transportului urban pe sine in Romania. Daca atestarea din partea AFER nu este definitiva, ofertantul declarat câștigător se va ocupa pe cheltuiala acestuia de prelungirea valabilității acesteia de cate ori este nevoie pe toata perioada de garanție”.

Entitatea contractantă precizează că intenționează că cumpere un model de tramvai care a mai fost produs și a fost omologat la producător (să posede un certificat de omologare, emis în țările membre ale Uniunii Europene sau a țării care are încheiat contract cu Uniunea Europeană, care garantează recunoașterea reciprocă ale cerințelor obligatorii sau ale celor echivalente) acest lucru însemnând că, dacă tramvaiul a fost produs, de exemplu, într-o tara membră UE, tramvaiul trebuie să fie omologat în acea țară. Pentru tramvaiele din import UE, care au fost omologate la producător, adică în tara UE în care au fost produse, și, care circulă în România, este necesar și agrementul AFER. Totodată se afirmă că, dacă producătorul nu poate prezenta un certificat de omologare, înseamnă că nu a mai produs tipul respectiv de tramvai care să respecte legislația de omologare din țara de origine. Această legislație poate să difere de la țară la țară. Entitatea invocă în susținere Norma privind acordarea de agremente tehnice feroviare în transportul feroviar și cu metroul, din 13.04.2000, respectiv *"Art. 4. - (1) Agrementul tehnic se eliberează, după caz, astfel:*

a) pentru un număr limitat de produse feroviare critice;

b) pentru o perioadă de maximum un an de la data eliberării, în vederea testării aptitudinilor de utilizare a produselor ui/sau serviciilor feroviare critice;

c) pentru o perioadă de maximum 2 ani de la data eliberării, pe baza rezultatelor favorabile obținute în urma testării aptitudinilor de utilizare a produselor si/sau serviciilor feroviare critice.

(2) După expirarea termenului de valabilitate a agrementului tehnic furnizorul poate cere, după caz:

a) prelungirea termenului de valabilitate a agrementului tehnic deținut pentru o perioadă de maximum 5 ani în cazul serviciilor, precum si pentru produsele procurate din import;

b) eliberarea unui nou agrement tehnic;

c) omologarea tehnică a produsului feroviar critic respectiv, pe baza documentului tehnic de referință elaborat de furnizor, însușit de beneficiar și avizat de AFER".

În opinia entității nu se pot invoca doar prevederi din normele care se refera la vehicule feroviare (și acestea au in vedere trenurile), în unele dintre aceste normative, precizându-se că unele prevederi se pot aplica și tramvaielor (deci nu sunt obligatorii decât în măsura în care satisfac și condițiile de circulație a tramvaielor, care sunt cu totul altele decât ale trenurilor). Scopul pentru care sunt folosite tramvaiele și condițiile de funcționare, (o linie de rulare pe sine amplasate in carosabil, in traficul general al orașului), sunt clar si indiscutabil mai apropiate de cele ale vehiculelor rutiere (troleibuze, autobuze) decât de cele ale trenurilor. Entitatea menționează că cerințele din caietul de sarcini sunt normale pentru siguranța circulației în aceste condiții, nu sunt deloc exagerate si pot fi îndeplinite de către orice producător de tramvaie care a mai produs un astfel de model de tramvai, care l-a testat și l-a omologat. Se reiterează faptul că nu se dorește achiziționarea unui tip de tramvai care nu a mai fost produs, nu a fost testat în circulație și nu a fost omologat la producător. De asemenea entitatea arată că, nevoia urgentă de a

achiziționa astfel de tramvaie, face imposibilă acceptarea unor perioade lungi necesare proiectării, construcției, testării si omologării unui tip de tramvai, care se dorește a fi vândut de un posibil ofertant ce nu a mai vândut un astfel de model.

Având în vedere cele anterior menționate, cu referire la Punctul B: B1, entitatea contractanta considera că, în speță, criteriul de evaluare "raportul dintre masa utilă și masa maxim admisă este legal și nu se impune eliminare acestuia, astfel menținându-se acest criteriu prevăzut la pct. IV.2.1.2.din fișa de date.

f) Referitor la Punctul B2: 27-29 din cuprinsul contestației, entitatea contractantă afirmă că, în speță, comisia de evaluare poate analiza ofertele și poate calcula factorii de evaluare doar pe baza unor elemente obiective, adică datele din documentele puse la dispoziție de ofertant și pe care le poate verifica sau poate cere unor entități autorizate să facă aceste verificări. Furnizarea unor date incorecte sau lipsa documentelor înseamnă lipsa datelor, deci imposibilitatea de calcul matematic a factorilor de evaluare conform formulelor de calcul. În aprecierea entității, aceste calcule matematice sunt total obiective și contrazic în totalitate afirmația că "*aceste cerințe introduc un element subiectiv respectiv puterea de apreciere a comisiei*". Prin urmare factorii de evaluare respectivi care nu pot fi calculați de entitate vor fi punctați cu zero puncte. Prin apreciere se înțelege calculul factorului de evaluare după formula dată. Astfel, entitatea contractantă consideră că cerința prevăzută la pct. IV.2.1. și pct. VI.3 din fișa de date, de a puncta cu zero puncte factorii care nu vor putea fi calculați este pe deplin obiectivă și nu se impune eliminarea acesteia.

g) Referitor la Punctul B3: 30-36 din conținutul contestației, entitatea contractantă menționează că, așa cum a fost arătat anterior, la întocmirea caietului de sarcini nu s-a avut în vedere o firmă anume sau un anume model de tramvai, ci s-au avut în vedere două aspecte:

a) achiziționarea unor tramvaie sigure, moderne, confortabile, si eficiente pentru asigurarea unui transport public de calitate și atragerea populației spre acest tip de transport.

b) existența pe piață a unui mare număr de oferte de tramvaie tocmai pentru a satisface cât mai bine nevoile utilizatorilor. Prin urmare, dacă pe piață se găsesc numeroase modele de tramvaie, produse de diferiți producători, care corespund cerințelor din caietul de sarcini și necesităților obiective ale utilizatorului, nu se poate accepta ca un producător să impună un model dorit de acesta. Entitatea învederează că, prin termenul "tramvaie noi" se înțelege tramvaie nefolosite, (nu second-hand). Cerința "un produs nou" s-a făcut în sensul că nu se acceptă produse folosite, second hand, și nu în sensul că se cere un produs novator, special, cu niște caracteristici care sunt ieșite din tipare, și nu au mai fost proiectate și produse astfel de tramvaie.

Totodată, entitatea contractantă menționează că nu dorește să cumpere produse unicat, pentru care nu se vor găsi piese de schimb. Se dorește cumpărarea unui model de tramvai care se află deja în circulație și în alte locații și pentru care se găsesc piese de schimb la prețuri normale pentru o perioada foarte lungă de timp. Astfel, în opinia entității, cerințele

din caietul de sarcini sunt normale și conforme cu cele arătate mai sus. [(a) și b)].

Entitatea atrage atenția asupra faptului că, dacă la documentația de ofertă prevăzută la art. 1.4. se solicită doar o copie după documentul care atestă omologarea la producător pentru tipul respectiv de tramvai, la art. 1.11.4 unde este prevăzută documentația care trebuie livrată odată cu primul tramvai, se solicită certificatul de omologare împreună cu toata documentația de omologare. În această situație entitatea consideră justă menținerea cerințelor prevăzute la pct. VI.3 para 3 din fișa de date și a celei prevăzute la art. 1.4.1 a din caietul de sarcini.

h) Referitor la Punctul B 4: 37 - 52 din conținutul contestației, entitatea contractantă arată că dorește să cumpere tramvaie cu 5 module deoarece acest model de tramvai îndeplinește cel mai bine nevoile acesteia, și, în continuare citează răspunsul și motivația faptului de ce se dorește un tramvai cu 5 module și nu cu 3 module așa cum dorește să impună ofertantul:

"În Municipiului ..... -... linia de tramvai este poziționată pe drumul public, iar tramvaiul nu are cale proprie de deplasare. Având in vedere acest lucru este foarte important ca tramvaiul sa urmărească cat mai fidel geometria curbelor si suprafața de maturare a acestuia sa fie cat mai mica. Cu cat tramvaiul are mai multe segmente cu atât va urmări mai fidel geometria curbelor si va avea o suprafața de maturare mai mica. O suprafața de maturare mica este foarte importanta in cazul circulației tramvaielor pe drumul public. Este foarte dificil pentru restul participanților la trafic sa aprecieze suprafața de maturare a tramvaiului in curbe si se poziționează mult prea aproape de tramvai . Acest lucru duce la accidente

Autoritatea contractanta dorește să achiziționeze tramvaie cu lungimea intre minim 29 m si maxim 32 m deoarece corespunde cel mai bine nevoilor acesteia. Nu putem accepta un tramvai cu lungimea de 27 m deoarece ne dorim tramvaie de capacitate cat mai mare dar suntem limitați la o lungime de maxim 32 m datorita infrastructurii existente in ..... Considerând ca același număr de calatori sunt transportați cu doua tramvaie între care este o diferență de lungime de 2m, este evident ca cel care are o lungime mai mare va putea asigura un confort superior. Pe lângă aceasta este evident ca cel care are o lungime mai mare va putea transporta un număr mai mare de calatori. Entitatea contractanta dorește sa cumpere tramvaie care au o capacitate mare de transport dar prin aceasta să poată oferi si confort. Prin asigurarea unui confort cat mai bun dorim sa atragem cat mai mulți calatori sa călătorească cu tramvaiul si care sa renunțe la deplasarea cu autoturismele personale care generează poluare si aglomerare in trafic. Prin acesta dorim sa promovam un transport ecologic care sa ajute la îmbunătățirea calității aerului".

i) Referitor la Punctul B 5: 53-59 entitatea contractantă menționează că în articolele respective(de la pct. 1.3, 2.5, 2.6, și 2.9, din caietul de sarcini) este prevăzută doar stabilirea de comun acord cu furnizorul a culorilor pentru bare, pentru culoarea și designul materialului cu care vor fi tapisate scaunele, coloarea linoleumului cu care va fi acoperita podeaua, în funcție de designul materialelor existente pe piață la momentul respectiv. Ofertantul va prezenta câteva modele de culori si

design diferite pentru aceste materiale, dintre care beneficiarul va alege modelul si culorile dorite. Se învederează de către entitate că nu este vorba de voința unilaterala a autorității contractante ci posibilitatea de a alege o varianta dintre cele câteva modele prezentate de furnizor și pe care acesta le găsește pe piață la momentul respectiv. Acesta precizează că nu poate să impună un anume model sau nuanță de culoare în caietul de sarcini pentru tapiseria scaunelor sau pentru linoleum, care nu se știe dacă se vor găsi pe piață în momentul producerii, mai ales că aceste culori trebuie să creeze un ambient plăcut al salonului, împreuna cu restul culorilor materialului scaunelor sau al culorilor barelor. Astfel, se consideră justa menținerea prevederilor de la pct. 1.3, 2.5, 2.6, si 2.9, din caietul de sarcini.

j) Referitor la Punctul B 6: 60-64: entitatea contractantă afirmă că cerința de la art. 1.3 din caietul de sarcini unde se prevede că "*ofertantul se obligă să aplice eventualele modificări necesare ca urmare a modificării legislației în vigoare în Romania dacă aceasta nu a putut fi prevăzută la data semnării contractului pe baza celor convenite de comun acord cu autoritatea contractantă*" este foarte importantă pentru aceasta, deoarece, în momentul livrării tramvaiele trebuie să poată fi folosite fără a încălca prevederile legale, în același timp, trebuie considerat faptul că orice modificare se poate face mult mai ușor în fabrica decât după livrare. Astfel, se consideră justă menținerea prevederilor de la pct. 1.3(pag.4, para 10) din caietul de sarcini.

k) Referitor la Punctul B7: 65-69 din conținutul contestației, entitatea reiterează aspecte din lucrarea ...– Note de curs Vehicule pe șine pentru transport urban, precum și din Ordinul nr. 1408/206 cu privire la iluminatul electric al vehiculelor feroviare destinate transportului de calatori respectiv că: ”prevederile normei feroviare se pot aplica și vehiculelor pe sine destinate transportului de masă (metrou, tramvaie și vehicule feroviare ușoare)". Doar pentru iluminat entitatea contractantă a dat următorul răspuns: "*Prevederile cerute în caietul de sarcini se referă doar la luminile din salon din imediata apropiere a cabinei vatmanului pentru reducerea intensității luminoase din spatele vatmanului pentru a nu-l deranja și a nu-i afecta vizibilitatea la drum. Asta nu înseamnă că nu pot fi respectate normele privind nivelul de iluminare din normativul EN 13272. Prevederile acestui normative pot fi respectate*”. Ca urmare legea prevede că se poate aplica dar nu este obligatorie pentru tramvaie. Deoarece tramvaiele se supun codului rutier și nu prevederilor transportului feroviar și, în lipsa unei legislații aplicabile special pentru tramvaie, entitatea apreciază că este normal să facă referire la standarde care se referă la vehicule rutiere pentru transport urban de călători așa cum sunt troleibuzele sau autobuzele. Condițiile pe care trebuie să le ofere călătorilor trebuie să fie foarte asemănătoare pentru troleibuze, autobuze și tramvaie care se deplasează în oraș, pe drumul public, pe distanțe scurte și cu stații dese, unde majoritatea călătorilor stau în picioare, iar timpul de călătorie este scurt. Trenurile de călători circulă pe calea ferată, pe distanțe lungi, cu timp de parcurs mare între stații, unde majoritatea călătorilor circulă așezați pe scaune. Astfel, se consideră justă menținerea

prevederilor de la art. 1.4 și a celorlalte prevederi din caietul de sarcini care fac referire la vehicule rutiere.

l) Referitor la Punctul B 8: 70-78 din conținutul contestației, entitatea arată că la art. 1.4.1. sunt enumerate o serie de documente ce urmează a fi cuprinse în ofertă. Aceste documente sunt necesare pentru ca entitatea contractantă să poată vedea ce tip de tramvai se oferă, dacă are dotările cerute, dacă corespunde cerințelor din caietul de sarcini și pentru ca beneficiarul să poată verifica dacă vehiculul livrat a fost executat conform documentației din ofertă. În susținere entitatea precizează că la toate procedurile de atribuire de vehicule de transport public de călători cu tracțiune electrică (troleibuze si tramvaie) au fost cerute schemele electrice și toți ofertanții le-au prezentat în cadrul ofertei. Totodată se arată că ..... în asociere cu Astra Bus are în derulare cu CTP un contract pentru livrarea a 20 de troleibuze articulate și că a prezentat în cadrul ofertei toate documentele și schemele electrice solicitate, fără a invoca inexistența sau confidențialitatea acestora, iar troleibuzele au aproape aceleași dotări cu echipamente IT ca și cele cerute pentru tramvaie. Se mai adaugă că, schemele pentru alimentarea și conectarea echipamentelor IT sunt date de subcontractanții acestor echipamente și nu trebuie proiectate de furnizor. Majoritatea schemelor electrice enumerate la pct. 76, de alimentare a unor echipamente, sunt alcătuite dintr-un fir de alimentare cu tensiune și un fir de conectare la masă cu dimensiuni date de furnizorul echipamentului respectiv și nu necesită proiectare ci doar aproximarea lungimii acestor cabluri. Pentru unele echipamente mai este nevoie de un cablu de date.

Cu titlu de exemplu entitatea contractantă indică prevederile de la pct. 76 unde se spune că trebuie proiectate "16 - schema electrică de comunicare între vatman și dispecerat, și 17 - Schema electrică IT radio de comunicare în timp real între vehicul și dispecerat și invers". Se precizează că această comunicare se face prin cartela de date și voce pusă la dispoziția furnizorului de către entitatea contractanta și nu necesita proiectarea niciunui fel de schemă electrică. De asemenea se arată că troleibuzele livrate au aceasta facilitate și nu a fost necesară nici un fel de schemă electrică, ci doar introducerea cartelei asemănătoare celei de telefon mobil în echipamentul care realizează comunicarea.

Entitatea contractantă subliniază că cerința contestatorului, ca aceste documente, care au fost cerute la depunerea ofertei, să fie puse la dispoziția entității contractante doar după omologarea tramvaiului, lasă să se înțeleagă că tramvaiul nu este nici proiectat, nici omologat, iar acestea se vor face doar dacă vor avea un contract semnat. În aceste condiții entitatea contractantă învederează că nu poate să semneze un contract pentru furnizarea unui produs care nu se știe dacă, sau când va fi proiectat, nu se știe dacă, sau când va fi produs, nu se știe daca, și când va fi omologat, nu se știe dacă și când va putea fi utilizat. În susținere se arată că majoritatea producătorilor de tramvaie au produse proiectate modular, astfel încât, în funcție de nevoile clienților pot oferi orice varianta pe care o au proiectată și omologată. Se reiterează că tipul de tramvai descris în caietul de sarcini și dorit de entitatea contractantă poate fi produs și livrat de majoritatea producătorilor de tramvaie, motiv pentru

care se consideră justă menținerea prevederilor de la art. 1.4.1 din caietul de sarcini.

m) Referitor la Punctul B 9: 79-85 din conținutul contestației: Entitatea afirmă că deține un sistem de ridicare, care poate fi folosit pentru toate tipurile de tramvaie din dotare, și dorește să utilizeze acest sistem și pentru tramvaiele pe care urmează să le achiziționeze . Daca tramvaiul oferit nu se poate ridica cu ajutorul sistemului de șase elevatoare, ofertantul declarant câștigător trebuie să pună la dispoziția beneficiarului și sistemul complet de ridicare odată cu livrarea primului tramvai.

La solicitarea de clarificări entitatea contractanta, prin răspunsul dat, a admis si posibilitatea unui alt mod de ridicare a tramvaiului cu condiția furnizării unui echipament complet de ridicare a tramvaiului în atelier. Răspunsul dat a fost următorul:

"*Ridicarea tramvaielor este obligatorie în anumite situații. Cerințele privind posibilitatea de ridicare s-au făcut în concordanta cu posibilitățile (echipamentele) existente în atelierele CTP. Dacă se propun alte soluții de ridicare ofertantul va trebui să ofere echipamentele și instrucțiunile necesare.*

Se admit astfel, și alte sisteme de ridicare decât cel prevăzut în caietul de sarcini cu condiția ca ofertantul să livreze odată cu livrarea primului tramvai și echipamentul complet pentru ridicare".

Astfel, entitatea solicită menținerea răspunsului dat, și anume, că se admit și alte sisteme de ridicare decât cel prevăzut în caietul de sarcini cu condiția ca ofertantul să livreze odată cu livrarea primului tramvai și echipamentul complet pentru ridicare.

n) Referitor la Punctul B 10: 86-94 din conținutul contestației, entitatea contractantă arată că standardul EN 13452 are prevederi care se referă și la tramvaie și care trebuie să fie respectate. În opinia entității performanțele solicitate în caietul de sarcini se încadrează în prevederile acestui normativ. În caietul de sarcini s-a solicitat ca "*decelerația medie garantata, în regim de frânare de urgență, de la 40 km/h până la oprire, va fi de minim 2,5m/s2*".

În susținerea celor solicitate, entitatea face trimitere la lucrarea "Caiet de sarcini - Echipament de frână electrohidraulică și electromagnetică ce echipează boghiurile motoare și boghiul purtător de la vagoanele Bucur LF" întocmit de RATB București în anul 2016 și publicată pe internet sunt prevăzute performantele pentru acest tip de tramvai care are sarcina pentru un tramvai neîncărcat de 34000daN. La frânarea de urgență a vagonului având sarcina E=34000daN (vagon de tramvai neîncărcat) respectiv frânarea electrică, frânarea cu resort de acumulare , frânarea de pe boghiul purtător si frânarea cu patina la șina distanța de oprire (S) este mai mică sau egala cu valorile următoare :

Urgenta 1 v=40km/h a=2,8m/s2 distanța de oprire va fi de minim33m

Urgenta 2 v=40km/h a=3,4m/s2 distanta de oprire va fi de minim 29m

Urgenta 3 v=40km/h a = 3,4m/s2 distanta de oprire va fi de mini 27 m

Cele trei regimuri de frânare de urgență sunt definite in SR EN 13452-1 :2004.

Raportat cele anterior menționate, entitatea precizează că valoarea decelerației de minim 2,5m/s2 solicitată în caietul de sarcini de la prezenta procedură este mai mică decât valorile stabilite de RATB pentru tramvaiul Bucur LF. Având în vedere că a fost cerută o valoare minimă de performanță tramvaiul oferit poate avea performante mai bune. La pct. 149 al contestației se spune că in cazul acționării frânei de urgență de către vatman decelerația minima trebuie să fie de minim 2,8m/s2. Deoarece performantele minimale cerute nu contravin standardului SR EN 13452 entitatea solicită menținerea prevederilor din caietul de sarcini, respectiv prevederile de la art. 1.6.6.2 din caietul de sarcini.

o) Referitor la Punctul B 11 din conținutul contestației, entitatea contractantă susține că, în răspunsul dat la clarificări a acceptat modificarea prevederilor art. 1.11.3 cu privire la conținutul plăcutei de identificare. Astfel, nu se mai cere înscrierea codului VIN, a fost precizat conținutul plăcutei indicatoare și a dat următorul răspuns: "*Se va modifica art. 1.11.3 din CS care va avea următorul conținut: " Fiecare tramvai va avea montat pe peretele vertical al bordului, în partea dreapta, o tăbliță indicatoare cu următorul conținut, în limba româna: denumirea societății producătoare; tipul tramvaiului anul de fabricație numărul șasiului masa proprie; masa utila; masa totala; masa repartizata pe osii (boghie); motor (tip, serie, putere); capacitate de transport (pe scaune, total)* ;"

p) Referitor la Punctul B12 din conținutul contestației, respectiv prevederile art. 1.6.2 din caietul de sarcini care prevăd că "*Originea si producătorul subansamblurilor, agregatelor și echipamentelor din dotarea tramvaielor se vor păstra pentru întregul lot de tramvaie livrat. În cazuri excepționale, schimbarea producătorului se va face numai cu acordul scris al entității contractante*."

Entitatea contractanta învederează că dorește să achiziționeze tramvaie care să aibă în componență aceleași componente și agregate pentru întreg lotul livrat, pentru a se asigura de uniformitatea constructivă a acestora. În cazuri excepționale, bine argumentate și cu acordul scris al entității contractante se poate schimba producătorul. Entitatea susține că nu poate accepta cerința ”...*care nu va fi refuzat în măsura în care noile produse respecta cerințele minime ale caietului de sarcini*" deoarece se poate ajunge la situația în care, un lot de tramvaie ar fi construit cu componente cu caracteristici superioare, iar la alt lot să fie folosite componente cu caracteristici minimale prevăzute în caietul de sarcini, fără a putea refuza și aceasta ar fi făcut doar pentru maximizarea profitului furnizorului în defavoarea calității.

q) Referitor la Punctul B 13: 104-106 din conținutul contestației, entitatea contractantă menționează că în caietul de sarcini la pct. 2.17.4 se prevede că ”*Timpul maxim de remediere a defecțiunilor care apar în termen de garanție pentru echipamentele de ticketing îmbarcate pe vehicule este de maxim 72 ore de la semnalarea apariției unor defecțiuni către ofertant, în cazul depășirii acestui termen sau imposibilității de a se remedia defectul, furnizorul va asigura înlocuirea echipamentului*."

Se subliniază că, așa cum este cerut în caietul de sarcini, termenul de 72 de ore se referă la perioada în care furnizorul poate face remedierea defecțiunilor în termen de garanție pentru echipamentul defect. Dacă acest termen este depășit sau echipamentul nu se mai poate repara, furnizorul va înlocui echipamentul respectiv. De asemenea, se menționează că tramvaiul nu poate ieși în circulație cu validatoare defecte. Dacă acest termen de reparație de 72 de ore în TG este depășit, pentru ca perioada de imobilizare să fie cât mai scurtă, în aprecierea entității este normal să se solicite înlocuirea echipamentului defect cu altul funcțional, astfel încât tramvaiul să poată ieși în circulație. Se arată că perioadele de imobilizare în care tramvaiul nu circula aduce prejudicii entității contractante. Înlocuirea echipamentului se face după expirarea termenului de 72 de ore într-un timp cât mai scurt astfel încât perioada de imobilizare a tramvaiului să nu genereze pentru furnizor penalități pentru imobilizarea tramvaiului sau acestea să fie cât mai mici.

r) Referitor la Punctul B 14: 107-116 din conținutul contestației, entitatea susține că pentru a cunoaște toate amănuntele legate de compatibilizare trebuie luată legătură cu furnizorul echipamentelor. Macazele și sistemul de comandă al acestora există deja la CTP și nu se pot modifica. Entitatea arată că ea exploatează echipamentele și nu poate oferi detalii de compatibilizare. Anexate, entitatea depune datele tehnice ale sistemului de comandă a macazului, cu care trebuie compatibilizat transpoderul cu care se echipează tramvaiele care se doresc a fi achiziționate.

s) Cu privire la Punctul B 15 din conținutul contestației, entitatea precizează că a răspuns acestei solicitări și a dat următorul răspuns: "Precizam ca :

-expresia "suspensie de gradul I" este similară, are același sens ca și expresia "suspensie primară" iar

- expresia "suspensie de gradul II" este similară, are același sens ca și expresia "suspensie secundară"

Având în vedere că a confirmat că expresiile au același sens, entitatea nu apreciază că este necesară schimbarea acestora deoarece nu contravin nici unei norme.

Mai departe entitatea susține că, se sugerează folosirea unui tip de suspensie care nu a confirmat în exploatare și care a fost înlocuit așa cum s-a precizat în răspunsul dat le clarificări:

"*Suspensia secundară tip Hourglass a fost folosită la locomotivele electrice seria 480 "Transmontana" (câte două elemente pe fiecare parte a boghiului) în locul perechilor de arcuri elicoidale. În anul 2012 suspensia secundara tip Hourglass a fost înlocuită cu suspensie cu arcuri elicoidale, de același tip cu cea folosită pe toate locomotivele 060-EA*"

În susținere entitatea menționează că tramvaiele trebuie să aibă suspensii mult mai elastice și să fie mult mai silențioase decât vehiculele feroviare. Se mai adaugă că, tramvaiele pe care le are în exploatare entitatea au suspensii cu arcuri spiralate și sunt foarte fiabile, și nu fac nici un fel de zgomote. Soluția suspensiei cu arcuri spiralate este una clasică care a confirmat durabilitatea în exploatare și se dorește folosirea acesteia și pentru tramvaiele noi.

t) În ceea ce privește Punctul B 16: 124-130 din conținutul contestației, entitatea precizează că, așa cum s-a arătat si anterior, în lucrarea "Caiet de sarcini - Echipament de frâna electrohidraulică și electromagnetică ce echipează boghiurile motoare și boghiul purtător de la vagoanele Bucur LF" întocmit de RATB București în anul 2016, se folosesc termenii de boghiu motor și acela de boghiu purtător. Entitatea anexează punctului de vedere copii după câteva prevederi din acest document. În opinia sa, acest lucru demonstrează fără echivoc folosirea uzuală în cazul tramvaielor și a altor termeni decât cei sugerați in mod obsesiv. Cu privire la acest subiect entitatea a răspuns la clarificări, dând următorul răspuns:

”Menționam ca în cazul tramvaielor nu suntem obligați să folosim termini identici cu cei folosiți la vehiculele feroviare.

Expresia "boghiu de rulare" este similar, are același sens ca si expresia "boghiu purtător" este similar, are același sens ca și expresia "boghiu alergător ".

Menținem clarificarea ca expresiile "boghiu de rulare", ”boghiu purtător", "boghiu alergător” au același sens și se refera la același tip de boghiu care nu are motor.

La art. 1.3 pct. f se specifică foarte clar ca tramvaiele "vor avea minim două boghie motoare".

La art. 2.7 se prevede foarte clar că "Tramvaiul poate sa aibă și boghie de rulare.

Un tramvai cu lungimea ceruta în caietul de sarcini în general poate avea trei sau mai multe boghie. Dintre acestea, două sunt obligatoriu a fi boghie motoare. Exemplu :

- un tramvai care are două boghie, ambele vor fi de tip motor.

- un tramvai care are trei boghie poate avea toate boghiele de tip motor sau

poate avea două de tip motor si unul de tip purtător.

-un tramvai care are patru boghie poate avea - patru boghie de tip motor sau - trei boghie de tip motor si unul de tip purtător sau - doua boghie de tip motor și două de tip purtător.

Rămâne la latitudinea producătorului să stabilească numărul si configurația boghielor”.

Astfel, se vor putea folosi oricare dintre termenii amintiți pentru care s-a specificat că au același sens și se referă la același lucru.

u) Referitor la Punctul B 17 din conținutul contestației, entitatea solicita menținerea prevederilor cu privire la semnalizările la bord. La pct. 133 al contestației se arată solicitarea din caietul de sarcini cu privire la presiunea în instalația hidraulică de frânare (care folosește lichid), după care în mod eronat se schimba această prevedere în frânare pneumatică (care folosește aer) ca și la autobuze și troleibuze. Se va menține prevederea din caietul de sarcini cu privire la frâna electrohidraulică.

În opinia entității, semnalizarea la bord pentru situația în care frâna electrică nu funcționează este foarte importantă pentru vatman, pentru a ști că trebuie să se deplaseze la depou în regim de avarie cu viteză redusă, fără călători, folosind celelalte două sisteme de frânare, pentru remedierea defecțiunilor. Dacă vatmanul consideră că folosirea celorlalte două sisteme de frânare nu este suficientă ca de exemplu pentru

coborârea unei pante cu lungime mare cum este cazul în ..... vatmanul va solicita remorcarea tramvaiului.

v) Referitor la Punctul B 18 din conținutul contestației, entitatea contractantă subliniază că cerințele din caietul de sarcini cu privire la puterea instalației de aer condiționat a fost făcută pe baza nevoilor companiei, nevoi stabilite pe baza solicitărilor și așteptărilor călătorilor de a avea în perioada sezonului cald un confort termic de călătorie în orice condiții de temperatura exterioară, indiferent de gradul de aglomerare, de frecvența sau perioada deschiderii ușilor. Cerințele din caietul de sarcini au fost prevăzute și pe baza analizei performantelor echipamentelor de aer condiționat care sunt montate pe vehicule. Datorita frecvenței stațiilor si a perioadelor dese de deschidere a ușilor si a faptului că in stații urca de multe ori un număr mare de călători, instalațiile trebuie să compenseze rapid aceste schimburi mari de aer și temperaturile ridicate chiar si a îmbrăcămintii călătorilor. Entitatea contractantă consideră că știe cel mai bine nevoile pe care le are, iar furnizorii se vor adapta acestor cerințe și nu pot impune caracteristicile pe care le doresc aceștia. Entitatea afirmă că standardele prevăd valorile minimale ale parametrilor instalațiilor pentru a putea asigura un confort minimal dar asta nu înseamnă că dacă se dorește un confort sporit acest lucru este interzis. În caietul de sarcini sunt prevăzute valori minime pentru puterea instalațiilor de aer condiționat. Dacă din calcule rezultă că este necesar o putere mai mare, ofertantul va oferi echipamente cu putere mai mare. Pe piață există și se utilizează frecvent echipamente cu caracteristici care se încadrează cerințelor din caietul de sarcini. Entitatea contractantă își asumă consumul energetic al acestor echipamente pentru a putea asigura un confort cât mai bun călătorilor în timpul sezonului cald.

w) Referitor Ia Punctul B 19: 144-150 din conținutul contestației, entitatea afirmă că tramvaiele trebuie să aibă o instalație pentru frânare în caz de urgență (de alarmă) care trebuie să poată fi declanșata de călători în caz de urgență din cel puțin două locuri din compartimentul călătorilor .In cazul acționarii acestui sistem de către călători, tramvaiul frânează în regim de urgență, în mod automat, fără intervenția vatmanului, iar după oprirea completă ușile se deblochează și se deschid pentru a putea cobori călătorii cât mai repede si a evita situația de pericol. Vatmanul trebuie să aibă posibilitatea frânării de urgență în caz de pericol pentru evitarea sau diminuarea efectelor unei coliziuni. Prin acționarea acestui sistem se declanșează toate sistemele de frânare astfel încât decelerația să fie maximă și tramvaiul să oprească pe distanța cea mai scurtă posibil.

Entitatea subliniază că acest sistem de acționare concomitentă a celor trei sisteme de frânare în caz de urgență, atât din salonul călătorilor cât și din cabina vatmanului, sunt funcționale și la celelalte tipuri de tramvaie pe care deținute în exploatare. Aceasta consideră că aceste sisteme sunt deosebit de importante pentru protecția călătorilor.

Mai departe se menționează că, în caietul de sarcini, la art. 2.13.2 nu se găsește nicăieri cuvântul pneumatic așa cum în mod eronat se face referire la pct. 148 al contestației. La instalația de frânare se vorbește doar de instalație hidraulică, adică pe lichid și nu pe aer. Aceasta deoarece, pe tramvai, singura instalație care folosește aer comprimat este

instalația de ungere a buzei bandajelor. Sunt reiterate prevederile din caietul de sarcini al instalațiilor de frânare emis de RATB unde sunt prevăzute caracteristicile frânelor electrohidraulice și a frânei electromagnetice și anexate, în susținere, copii după câteva prevederi din acest document.

În continuare entitatea arată că, în caietul de sarcini nu se precizează decelerația minimă pe care trebuie să o aibă tramvaiul atunci când frâna de urgență este acționată din compartimentul călătorilor, sau decelerația minimă atunci când frâna se acționează din cabina vatmanului. În caietul de sarcini se cere existența acestor sisteme de acționare a sistemului de frânare în caz de urgență. Entitatea mai adaugă că prevederile standardului EN 13452 care se refera la tramvaie trebuie să fie respectate. De asemenea aceasta consideră că prevederile de la art. 2.13.2 și 2.13.4. sunt necesare, nu contravin standardului EN 13452 motiv pentru care solicită menținerea acestora.

z) Referitor la Punctul B 20: 151-160 din conținutul contestației, entitatea contractantă precizează că în caietul de sarcini, la art. 2.2.1 se prevede că "*Tramvaiul poate avea și două uși simple (uși cu o singură foaie cu lățimea de minim 650mm) respectiv prima ușa în partea din față lângă cabina vatmanului și ultima ușa, în partea din spate a tramvaiului lângă postul de conducere suplimentar pentru mersul in spate*".

Raportat la aceste prevederi entitatea arată că în caietul de sarcini nu scrie nicăieri că în cazul existenței a celor doua uși simple acestea vor fi folosite în mod exclusiv doar de vatman sau de personalul tehnic, așa cum în mod eronat se afirmă la pct. 153 și 156 din contestație. Se învederează că în cazul existenței a celor două uși simple acestea trebuie să poată fi folosite și de publicul călător .

În caietul de sarcini se solicită montarea a 6 validatoare, astfel încât să fie montat câte un validator în dreptul fiecărei uși. Astfel dacă tramvaiul are 6 uși (minim 4 uși duble și două simple) se vor monta câte un validator în dreptul fiecărei uși, pentru ca publicul călător are acces prin toate cele 6 uși și trebuie să poată valida legitimațiile de călătorie imediat după urcare. Dacă tramvaiul are doar 4 uși duble se vor monta câte un validator în dreptul fiecărei uși iar celelalte două validatoare în interiorul salonului astfel încât să poată fi cât mai accesibile publicului călător. Entitatea precizează că au fost cerute un număr de 6 validatoare deoarece acestea sunt necesitățile CTP SA pentru a oferi condiții cât mai bune de validare a legitimațiilor de călătorie. Aceasta înseamnă că indiferent de numărul de uși călătorul va găsi un validator în dreptul fiecărei uși.

y) Referitor la Punctul B 21: 161-167 din conținutul contestației, entitatea contractantă afirmă că, așa cum s-a răspuns și la pct. B25 din notificarea prealabilă, cu privire la masurile de electrosecuritate, tramvaiul este utilizat pentru transport public urban de calatori si trebuie sa îndeplinească toate măsurile de electrosecuritate. Astfel, expresia din art. 3.1 care spune că "*Izolație: toate componentele electrice si electronice care funcționează cu 750v și alte tensiuni față de 24vcc trebuie să fie dotate cu dublă izolație conform CEI 165 iar buna funcționare a treptelor de izolație trebuie să fie monitorizată de computerul de bord*" se modifica astfel *"Izolație: toate componentele electrice și electronice care*

funcționează cu 750v și alte tensiuni față de 24vcc trebuie să fie izolate astfel încât să fie îndeplinite toate măsurile de electrosecuritate pentru transport public cu tramvaiul".

z) Referitor la Punctul B 22: 168-173 din conținutul contestației, entitatea menționează că valoarea tensiunii în linia de contact este de 750 V cc, și că este foarte posibilă apariția vârfurilor de tensiune admise care pot fi de până la +20 % și tensiunea să crească la 900 V cc, însă fără ca acest lucru să însemne că linia de contact se află tot timpul la 900 V cc. Prin urmare, dacă în linie tensiunea este sub valoarea de 820 Vcc, în regim de frâna tramvaiul va genera energie în linia de contact, care poate fi consumată de alt tramvai în cazul in care se afla pe sectorul respectiv. Dacă tensiunea în linie are deja o valoare mai mare de 820 V cc, energia de frânare generată de tramvai va fi disipată pe rezistențele de frânare. Acest prag de 820 Vcc trebuie să poată fi reglabil prin soft. Limitarea tensiunii recuperate pana la 820 Vcc are rolul de a limita abaterile de la tensiunea de 750 V cc și de a proteja echipamentele montate pe alte tramvaie. Se precizează că entitate că are în dotare și alte tramvaie la care dacă tensiunea creste peste 900 V în mod repetat echipamentele montate pe aceste tramvaie pot fi avariate deoarece sunt mai vechi si rezistenta de izolație a echipamentelor montate pe acestea nu mai este ca la un echipament nou. Deoarece aceste tramvaie vor fi utilizate și în continuare, se dorește evitarea defectării acestora. Entitatea contractanta consideră că știe cel mai bine ce echipamente are în exploatare și cum trebuie sa le protejeze. Entitatea respinge ipoteza ca situațiile de excepție, când apar vârfuri de tensiune în rețea de 900Vcc să devina o normalitate. În susținere entitatea subliniază că orice izolație, dacă este forțată la limită de un număr mare de ori, cedează. Pentru ca energia rezultată la frânarea unui tramvai să fie recuperată, trebuie să fie un alt tramvai pe acel sector care să o consume. Prin urmare, nu toata energia de frânare se recuperează. Limita de 820Vcc a tensiunii recuperate este suficientă pentru alimentarea unui alt tramvai aflat pe sector și pentru a nu-i forța limitele de izolație. Entitatea contractanta afirmă că dorește recuperarea energiei de frânare în măsura în care nu sunt afectate celelalte tramvaie aflate în circulație. Având în vedere că în caietul de sarcini se cere posibilitatea reglării acestui prag de tensiune de 820Vcc, entitatea solicită ca furnizorul să respecte aceste cerințe.

aa) Referitor la Punctul B 23: 174-177 din conținutul contestației, entitatea precizează că, în caietul de sarcini este prevăzut că: "*Tunelul de răcire trebuie să fie complet separat de componentele alimentate cu tensiune, fara ca vaporii de apa din aerul folosit la răcire sa poată produce deteriorarea echipamentului. Carcasele echipamentelor amplasate pe acoperiș vor avea grad de izolație de min IP 56*."

Aceasta înseamnă că toate componentele electronice trebuie să fie protejate de o carcasa cu grad de protecție IP 56, care să le ferească de acțiunea prafului si a vaporilor de apa din aer pentru evitarea defecțiunilor. Căldură degajata de componente trebuie transmisă spre exterior doar prin intermediul radiatoarelor de răcire. În interiorul carcaselor poate exista o ventilație interioară doar pentru uniformizarea temperaturii, dar nu pentru schimb de aer cu exteriorul. Zona

radiatoarelor care asigură răcirea prin transmiterea căldurii din interior spre exterior, si care se afla în exteriorul carcaselor cu grad de protecție IP 56, nu trebuie protejată de acțiunea aerului, prafului sau apei. Se menționează că entitatea are în exploatare astfel de echipamente cu grad de protecție IP 56 și acestea au o fiabilitate foarte buna pentru că nu pătrunde apa si nu apar scurtcircuite, iar mentenanța este foarte ușoară, pentru că nu este necesară curățarea prafului. Solicitarea acestui grad de protecție a fost făcut având în vedere necesitățile entității contractante a experienței în exploatarea unor astfel de echipamente a calității si fiabilității acestora comparativ cu cele care au un grad inferior de protecție.

bb) Referitor la Punctul B 24: 178-183 din conținutul contestației entitatea menționează că deplasarea autonomă trebuie să se facă fără alimentare din rețeaua de contact, în cazul în care se întrerupe accidental alimentarea cu tensiune. Deplasarea se va face cu viteza redusă, în regim de avarie, pentru a putea degaja unele intersecții sau străzile foarte înguste de până la 200 m unde staționarea tramvaiului ar produce blocaje ale traficului general, zone de până la 200 m unde blochează și traficul troleibuzelor, cu consecințe grave asupra traficului general sau a transportului public cu troleibuze sau autobuze. Tramvaiul trebuie să se poată deplasa autonom cu călători pe distanțe scurte, chiar și curbe sau in regim de ușoara pantă, cu alimentare din baterii, dacă, fiind nevoit sa frâneze în zona secționarelor rămâne fără alimentare sub secționar sau sub încrucișările de troleibuz. Bateriile de acumulatori cu tensiunea de 24vcc trebuie astfel dimensionați, încât să poată asigura deplasarea tramvaiului fără alimentare din linia de contact pe o distanță de minim 200m , cu viteza redusă, fără călători. Entitatea atrage atenția asupra faptului că, această funcționalitate este de importanță maximă pentru autoritatea contractantă și pentru traficul general din ....., pentru evitarea blocajelor de circulație. Având in vedere gradul foarte mare de aglomerare a traficului auto din ..... blocarea unei intersecții cu un tramvai cu lungime mare, are efecte foarte grave, iar reluarea traficului ar fi deosebit de grea. Ca un exemplu entitatea contractantă menționează că a avut situații când tramvaiele vechi s-au blocat în intersecții, sau au rămas sub secționare, pentru că au fost obligate să frâneze pentru a evita coliziunea cu autovehiculul din față, și au generat blocaje ale traficului, astfel încât, a fost deosebit de greu ca mijlocul de tractare să ajungă în fața acestuia și să-l poată tracta.

cc) Cât privește Punctul B 25: 184-187 din conținutul contestației se precizează că aplicații pentru hartă, navigare și ghidarea conducătorului vehiculului, înseamnă că vatmanul vede unde se află pe traseu, vede dacă se încadrează în timp (daca se află în parametrii de timp programați, dacă se află în întârziere sau dacă se află în avans) și ghidează conducătorul vehiculului să respecte programele de circulație. Sistemul AVL care este implementat pentru o mare parte din vehiculele companiei are aceste facilități motiv pentru care entitatea dorește să fie implementate și la noile vehicule. Compatibilizarea cu sistemul AVL din ..... așa cum a fost cerut în caietul de sarcini rezolvă aceste probleme. Se mai menționează că troleibuzele livrate până în prezent de către compania ..... în asociere

cu Astra Bus, livrate în baza ultimului contract de furnizare de troleibuze, au fost integrate în sistemul AVL chiar dacă acestea se deplasează pe rute prestabilite fiind legate de linia de contact. În opinia entității argumentul de la pct. 185 din contestație care spune că "Aplicația nu se folosește la tramvaie, întrucât acestea au traseu prestabilit, pe sine, astfel încât nu este necesară navigarea și ghidarea vatmanului" este eronat, pentru că troleibuzele, la fel ca si tramvaiele sunt dependente de infrastructura aferentă. Dacă pentru troleibuze a știut să realizeze funcționalitățile referitoare la AVL, și să le compatibilizeze cu sistemul existent la CTP SA, entitatea solicită ca și pentru tramvaie să realizeze aceleași funcționalități. Entitatea admite că aceste solicitări ar fi putut fi înțelese dacă veneau din partea unui furnizor care nu a mai făcut acest lucru, acest fapt dovedind că argumentele și motivația acestei contestații sunt tendențioase și că aceasta contestație are doar rolul de a bloca desfășurarea normală a acestei proceduri.

dd) Referitor ia Punctul B 26 din conținutul contestației, entitatea arată că prevederile cerute în caietul de sarcini se referă doar la luminile din salon din imediata apropiere a cabinei vatmanului pentru reducerea intensității luminoase din spatele vatmanului pentru a nu-l deranja și a nu-i afecta vizibilitatea la drum. Asta nu înseamnă că nu pot fi respectate normele privind nivelul de iluminare din normativul EN 13272. Prevederile acestui normativ pot fi respectate. Se solicită aceste prevederi deoarece cabina vatmanului este vitrată înspre salonul călătorilor și dacă iluminatul salonului din imediata apropiere a acestuia se reflectă în timpul mersului în monitoarele computerelor montate la bord, vatmanul vede foarte greu informația afișata pe acestea. Se subliniază că cerința este doar de reducere a intensității luminoase și nu de oprirea totală a iluminatului. La oprirea în stații nivelul de iluminare va fi maxim pentru a putea asigura urcarea sau coborârea în siguranță a călătorilor.

ee) Referitor la Punctul B 27: 191-193 din conținutul contestației entitatea contractantă afirmă că nu există norme pentru tramvaie care să prevadă valori maxime admise pentru panta sau rampa podelei culoarului central în zona boghielor. Entitatea a precizat totuși o valoare maximă pentru pantă, de maxim 18%. Aceasta înseamnă că respectiva valoare nu poate fi depășită dar nu înseamnă că nu poate fi mai mică. Valorile de 8-12% a înclinației podelei sunt valabile doar pentru autobuze și troleibuze. Prevederea de la pct. 193 din contestație prin care se solicită "*modificarea acestei cerințe în acord cu normele europene in vigoare aplicabile in materie respectiv cerința unui unghi de maxim 8-12%*" este eronată deoarece unghiurile se măsoară în grade și nu în procente. Având în vedere că entitatea contractantă solicita la prezentarea ofertei documentul de omologare la producător, înseamnă că tramvaiul are o omologare valabilă în UE, pe care nu ar fi putut să o obțină dacă ar încalcă normele de omologare a tramvaielor valabile în UE indiferent de larghețea maximului acceptat de entitatea contractantă.

ff) Referitor la Punctul B 28: 194-198 din conținutul contestației, se menționează că dacă pentru exemplul dat cu covorul de acoperire al podelei se acceptă expresia "si echivalent" aceasta nu poate fi acceptata pentru alte echipamente cum ar fi de exemplu motoarele. Entitatea

contractantă arată că face aceste solicitări pentru a se evita situația ca la ofertă să se ofere un tip de echipamente cu calități superioare ale unui anumit producător de renume și care au un preț mai mare prin care să se justifice prețul oferit pentru tramvai în ansamblu și să fie livrate alte echipamente cu aceleași caracteristici tehnice dar mai slabe calitativ, nefiabile si mai ieftine. De asemenea entitatea arată că prevederea de la art.6.2.din caietul de sarcini respectiv că "Originea și producătorul subansamblurilor, agregatelor și echipamentelor din dotarea tramvaielor se vor păstra pentru întregul lot de tramvaie livrat. În cazuri excepționale, schimbarea producătorului se va face numai cu acordul scris al autorității contractante". Prin urmare entitatea contractanta admite posibilitatea schimbării originii si producătorului agregatelor și echipamentelor din dotarea tramvaielor, dar numai cu acordul scris al acesteia care se va acorda doar după o analiza judicioasă a variantelor propuse de furnizor. Astfel, la expresia de la pct. 2.9 din caietul de sarcini (pag 29 para 3) prin care se cere "se va preciza tipul și producătorul covorului" se acceptă și ofertarea unui covor echivalent astfel încât expresia devine "se va preciza tipul și producătorul covorului sau unul echivalent" dar cu respectarea următoarelor cerințe:

"*Fiecare dintre ofertanți trebuie să prezinte următoarele date ale podelei:*

1. *Materialul de acoperire al podelei;*
2. *Grosimea învelișului podelei /mm/;*
3. *Durata de viață a exploatării /în ani/."*

Se vor menține restul prevederilor din caietul de sarcini unde se cere tipul si producătorul echipamentelor agregatelor etc".

gg) Referitor la Punctul B 29 din conținutul contestației, entitatea arată că a răspuns la aceste întrebări și la notificarea prealabilă astfel:

Pct. i Se păstrează prevederile art. 5.1 din acordul cadru și se elimină art. 7.8

Pct. ii Se elimina art. 7.8 din acordul cadru

Pct. iii Se elimina art. 7.6 din Acord cadru de furnizare

Pct. iV Se păstrează prevederile art. 21. 2

hh) Referitor la Punctul B 30 din conținutul contestației, entitatea menționează că apreciază ca fiind juste răspunsurile date la clarificările/notificările prealabile anterioare, deoarece în acest fel înțelege să își protejeze interesele, necesitățile, evitând încă de la livrarea produselor, orice viitoare posibile prejudicii financiare si de imagine. În acest sens:

Pct i Se păstrează prevederile art. 7.2 din contractul subsecvent

Pct ii Se păstrează prevederile art. 7.3 din contractul subsecvent

Pct iii Se păstrează prevederile art. 12.3 din contractul subsecvent

Pct iV Se păstrează prevederile art. 12.4 lit. a din contractul subsecvent

Pct V Se păstrează prevederile art. 12.4 lit. c din contractul subsecvent

Pct Vi Se păstrează prevederile art. 14.2 alin 3 din contractul subsecvent

Pct Vii Se păstrează prevederile art. 14.5 din contractul subsecvent

Pct Viii art. 17.1 se modifică astfel:

"În perioada de garanție a produselor furnizorul are obligația de a furniza și înlocui piesele / componentele care se deteriorează/defectează, fără costuri suplimentare din partea achizitorului, în termen de 48 de ore de la notificarea furnizorului."

Pct. iX art 18.4 se modifică astfel:

- "*La primirea unei astfel de notificări furnizorul are obligația de a remedia defecțiunea în maxim 48 ore de la înștiințare. Dacă defecțiunea sau remedierea a apărut la subansamble complexe (boghie , motor de tracțiune, compresor, invertor, etc.) furnizorul are obligația de a înlocui subansamblul respective sau componente ale acestuia, în maxim 5 zile de la înștiințare, fără costuri suplimentare pentru achizitor. Subansamblele sau piesele care în timpul perioadei de garanție le înlocuiesc pe cele defecte beneficiază de o nouă perioadă de garanție care curge de la data înlocuirii lor*. "

- Pct. X Se păstrează prevederile art. 18.5 din contractul subsecvent
- Pct Xi Se păstrează prevederile art. 18.6 din contractul subsecvent
- Pct Xii Se păstrează prevederile art. 18.7 din contractul subsecvent
- Pct Xiii art. 19.1 se modifica astfel:
- „În cazul în care, în perioada de garanție acordată, într-un interval de 12 luni consecutive, o avarie sau o uzură anormală raportate asupra aceleiași piese sau aceluiași subansamblu se repetă la doua din trei tramvaie livrate, acestea reprezintă un defect sistemic de concepție sau de fabricație. În acest caz, furnizorul este obligat să înlocuiască sau să repare, pe cheltuială proprie, elementul respectiv, la toate tramvaiele livrate, în termen de 5 zile, de la data notificării acestuia de către achizitor."

Cu privire la solicitarea contestatorului de obligare a entității contractante la plata „*cheltuielilor de judecata ocazionate de prezentul litigiu, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (9) din Legea 101/2016*", entitatea precizează că nu este de acord cu aceasta, mai mult decât atât, conținutul art. 26 alin. (9) din Legea 101/2016 se referă la procedura CNSC-ului, nu la procedura din fața instanțelor de judecata competente, astfel încât să fie vorba despre „cheltuieli de judecată".

În ceea ce privește contestația înregistrată la Consiliu sub nr. ...../....., SC ..... SA menționează că:

A. La data de 18.04....., entitatea contractantă a publicat în SEAP sub nr. 3199/18.04..... Clarificarea nr. 3, prin care oferă răspuns unui operator economic, potențial participant la procedura de atribuire, la solicitările de clarificări formulate. De asemenea, se arată de către contestator că prin notificarea prealabilă din data de 28.04..... a solicitat entității adoptarea de măsuri de remediere în sensul eliminării/modificării Răspunsurilor nr. 3, nr. 4 și nr. 5 din Clarificarea nr. 3/18.04..... Entitatea a răspuns la această notificare precizând că își menține opinia formulată în răspunsurile menționate, precum și că răspunsurile aduse în momentul publicării Clarificării nr. 3 sunt edificatoare.

Având în vedere răspunsul entității contractante comunicat prin răspunsul la notificarea prealabilă, contestatorul apreciază că răspunsurile

nr. 4 și nr. 5 conținute de Clarificarea nr. 3 nu sunt în acord cu legislația achizițiilor publice în vigoare, pentru următoarele motive:

B. Se impune modificarea sau, după caz, eliminarea Răspunsurilor nr. 4 și nr. 5 din Clarificarea nr. 3, acestea nefiind în acord cu legislația achizițiilor publice în vigoare.

B1. Se impune eliminarea, respectiv modificarea Răspunsului nr. 4 din Clarificarea nr. 3.

Astfel, contestatorul arată la că pct. VI.3 para. 3 din fișa de date se prevede că „*ofertanții vor ține cont de solicitarea entității contractante: oferta tehnică va conține TOATE documentele/ certificatele solicitate în cadrul documentației de atribuire (declarații pe proprie răspundere, autorizații, licențe, documente, omologări, etc.) sub sancțiunea respingerii ofertei*". Totodată, prin caietul de sarcini, art. 1.4.1 se prevede că "*oferta va cuprinde, în format tipărit și electronic - în limba română, următoarele documente: a. Copie după documentul care atestă omologarea la producător*".

Prin solicitarea de clarificări care a generat răspunsul entității din Clarificarea nr. 3, operatorul economic, potențial ofertant în cadrul procedurii, a formulat următoarea solicitare:

„Solicitare caiet de sarcini.

VI.3) INFORMAȚII SUPLIMENTARE

«Ofertanții sunt avertizați în plus, cu privire la conformitatea acestora cu cerințele de livrare stabilite de autoritatea contractantă: maxim 9 luni de la data semnării contractului ulterior, indiferent de cantitatea de tramvaie specificate în contractul ulterior în cauză»

Întrebare:

Termenul de livrare stabilit de 9 luni pentru primul tramvai nou de la data comenzii nu este realist, limitează concurența numai la compania/ companiile care au un astfel de tramvai deja proiectat și omologat pentru operarea în România. În opinia noastră, există doar o singură companie care va fi în măsură să îndeplinească acest termen.

Din aceste motive, vă rugăm să extindeți cerințele de livrare de la data semnării contractului ulterior de la 9 luni la 22 de luni".

La această solicitare entitatea a formulat Răspunsul nr. 4 la Clarificarea nr. 3: "*În caietul de sarcini, la Art. 1.4.1 se prevede că, odată cu depunerea ofertei trebuie prezentată și o copie după documentul care atestă omologarea la producător (să dețină un certificat de omologare, emis în țările membre ale Uniunii Europene sau a țării care are încheiat contract cu Uniunea Europeană, care garantează recunoașterea reciprocă ale cerințelor obligatorii sau ale celor echivalente). Acest lucru înseamnă că la data depunerii ofertei tramvaiul trebuie să fie proiectat și omologat la producător.*

Se vor respecta prevederile din caietul de sarcini cu privire la termenul de livrare al tramvaielor de la data semnării fiecărui contract subsecvent".

Față de cele arătate mai sus contestatorul invocă dispozițiile art. 3 alin. (1) lit r) din Legea nr. 98/2016 referitoare la definiția dată de legiuitor documentului achiziției și subliniază că răspunsurile entității contractante la solicitările de clarificări formulate de operatorii economici,

potențial participanți la procedura de atribuire, fac parte din documentația de atribuire, consolidând-o. În aceste condiții contestatorul precizează că nu este de acord cu răspunsul entității și apreciază că se impune eliminarea, respectiv modificarea acestuia. În susținere se arată că obiectul procedurii de atribuire este reprezentat de furnizarea de tramvaie noi, silențioase, cu podea coborâtă pentru transportul urban de călători, alimentate de la o rețea de contact de 750 Vcc, acționate în c.a. cu electronică de putere și comandă cu microprocesor și recuperare de energie la frânare, ce urmează a fi construite cu respectarea unor limite restrictive pentru dimensiuni și caracteristici constructive solicitate de CTP SA prin caietul de sarcini. Prin urmare, tramvaiele ce fac obiectul acordului-cadru urmează a fi realizate la comandă, sunt disponibile ca vehicule de bază, urmând ca dotările specifice solicitate să fie adăugate la vehiculul de bază, furnizorul urmând a prezenta omologarea finală a tramvaiului odată cu producerea primului vehicul. Totodată contestatorul susține că, dosarul de omologare, care se înaintează autorităților competente în vederea omologării vehiculului conține, printre altele, rapoarte de încercări ale acestuia. Or, un produs nu poate fi încercat decât după ce este construit.

Contestatorul critică faptul că atunci când a formulat Răspunsul nr. 4 entitatea nu a avut în vedere cerința corectă de la art. 1.11.4 din caietul de sarcini, care prevede obligația prezentării certificatelor de omologare, ”la livrarea primului tramvai”, la același articol arătându-se că se va prezenta și cartea de identitate a vehiculului ”dacă există”. În aprecierea contestatorului, din corelarea acestor două cerințe de la art. 1.11.4 rezultă că entitatea a luat în calcul și a acceptat posibilitatea ca la momentul livrării primului tramvai să nu se finalizeze formalitățile cu omologarea, cartea de identitate eliberându-se numai ulterior omologării vehiculului. În consecință, omologarea tramvaielor se poate face numai ulterior atribuirii acordului- cadru, respectiv ulterior construirii acestora. Ca atare, contestatorul consideră că se impune eliminarea Răspunsului nr. 4 din Clarificarea nr. 3, sau după caz modificarea lui, cu consecința adoptării unor măsuri de remediere care să conducă la ajustarea cerințelor contradictorii din caietul de sarcini cu privire la omologare, în sensul cerinței de la art. 1.11.4 din caietul de sarcini, respectiv obligația prezentării certificatelor de omologare „la livrarea primului tramvai".

B.2 Se impune eliminarea, respectiv modificarea Răspunsului nr. 5 din Clarificarea nr. 3.

Cu privire la acest aspect, contestatorul subliniază că la art. 1.3 lit. f) din caietul de sarcini se prevede că tramvaiele trebuie să îndeplinească cerința potrivit căreia „să aibă în componența lor minim 5 module, respectiv burdufuri etanșe care asigură legătura elastică între caroseriile modulelor”. Totodată, art. 1.6.1 din caietul de sarcini prevede caracteristicile dimensionale ale tramvaielor, respectiv „*lungime totală: între minim 29000 mm și maxim 32 000 mm*" iar la art. 1.3 lit. h se prevede că tramvaiul trebuie să aibă „*o capacitate de transport totală de minim 290 locuri la 8 pers/mp (calculate la 0,125 m2/ călător în picioare conform Regulament CEE ONU R36, respectiv Directiva 2001/85/CE*".

Prin solicitarea de clarificări pentru care entitatea a răspuns prin Clarificarea nr. 3, operatorul economic a formulat următoarea solicitare: *"Solicitare caiet sarcini*

1.3 Cerințe

f) "să fie compus din min 5 module, respectiv burdufuri pliabile care să asigure legătura între organele modulului...

întrebare:

Suntem de părere că această cerință este supra-specificata și limitează competiția, deoarece exclude orice alte soluții tehnice posibile, care îndeplinesc condițiile de infrastructură și alte cerințe tehnice.

Pentru aceste motive vă rugăm să ștergeți această cerință sau, cel puțin, să o schimbați după cum urmează:

f. să fíe compus din minim 3 module, respectiv burdufuri pliabile care să asigure legătura între organele modulului".

Față de solicitarea operatorului economic, entitatea a formulat răspunsul nr. 5 la Clarificarea nr. 3: *" Majoritatea producătorilor de tramvaie oferă si produc tramvaie cu 5 module.*

În Municipiului ....., linia de tramvai este poziționată pe drumul public, iar tramvaiul nu are cale proprie de deplasare. Având in vedere acest lucru este foarte important ca tramvaiul sa urmărească cat mai Fidel geometria curbelor, si, suprafața de maturare a acestuia sa fie cat mai mica. Cu cât tramvaiul are mai multe segmente cu atât va urmări mai fidel geometria curbelor si va avea o suprafața de maturare mai mica. O suprafața de maturare mica este foarte importanta in cazul circulației tramvaielor pe drumul public. Este foarte dificil pentru restul participanților la trafic sa aprecieze suprafața de maturare a tramvaiului in curbe si se poziționează mult prea aproape de tramvai. Acest lucru duce la accidente care pe lângă daunele materiale si blocajele de circulație pot avea urmări foarte grave pentru participanții la trafic.

Se vor păstra prevederile din caietul de sarcini cu privire ia alcătuirea tramvaiului din minim 5 module".

Contestatorul critică răspunsul entității și apreciază că se impune eliminarea, respectiv modificarea acestuia. Ca motivarea a solicitării sale contestatorul arată că, din cerințele documentației de atribuire rezultă că nevoia autorității contractante vizează achiziționarea unor tramvaie care să aibă capacitatea de minim 290 de locuri. Prin urmare, entitatea a impus o cerință combinată ca un astfel de tramvai să fie compus din 5 module și să aibă lungimea totală între minim 29 m și maxim 32 m, cerință ce este astfel excesivă și limitează concurența, așa cum a argumentat, de altfel, și operatorul economic care a formulat solicitarea de clarificări în discuție. În opinia contestatorului cerința de a avea 5 module, minim 29 m, dar nu mai mult de 32 de m este extrem de limitativă, mai ales că aceasta nu are o justificare de natură tehnică. În acest sens se arată că în Răspunsul nr. 5 la Clarificarea nr. 3 entitatea contractantă nu dă niciun fel de justificare pentru cerința ca tramvaiul să aibă 5 module, aceasta invocând nu propria nevoie ci doar o situație care ar exista la nivelul producătorilor. De altfel, din informațiile disponibile public (a se vedea Anexa nr. 2 - extrase de pe paginile de internet ale producătorilor internaționali de tramvaie) rezultă

că producătorii în domeniu realizează tramvaie nu doar cu 5 module (ci și cu 3, 7 etc).

Din cele precizate anterior, contestatorul concluzionează că cerințele impuse și astfel combinate (număr module, lungime minimă și lungime maximă) nu se reflectă în mod automat într-un avantaj pentru entitatea contractantă și nu justifică nevoia proprie de a avea obligatoriu acest număr, ci, dimpotrivă, avantajos pentru entitate ar fi ca numărul de module să poată varia astfel încât să se asigure o cât mai mare accesibilitate a operatorilor economici interesați să participe la această procedură.

Se mai adaugă că, nici explicațiile tehnice date de entitate în Răspunsul nr. 5 la Clarificarea nr. 3 nu vin să lămurească această situație. Astfel, contestatorul învederează că diferența dintre numărul de module din care este compus tramvaiul nu are consecințe în ceea ce privește geometria curbelor și suprafața de măturare a tramvaiului. Acestea sunt identice atât la un tramvai compus din 3 module, cât și la un tramvai compus din 5 sau din 7 module, diferențele în ceea ce privește geometria curbelor si suprafața de măturare fiind date de distanta dintre axa boghiului si capătul vagonului. Mal exact, această diferență este dată de fiabilitatea boghiului si de locul de amplasare a acestuia pe modul, astfel încât distanta si capătul vagonului să fie optimă. De asemenea contestatorul afirmă că, în spatele specificațiilor tehnice autoritatea contractantă trebuie să aibă toate buletinele de calcul aferente, astfel că nu poate impune niște condiții pe baza unor constatări generale, nefundamentate.

În ceea ce privește trimiterea făcută de entitatea contractantă la Directiva 2001/85/CE (Directiva 2001/85/CE din 20 noiembrie 2001 privind dispozițiile speciale aplicabile vehiculelor destinate transportului de pasageri care au mai mult de opt locuri pe scaune în plus față de locul conducătorului auto și de modificare a Directivelor 70/156/CEE și 97/27/CE), în cuprinsul art. 1.3 lit. h din caietul de sarcini, contestatorul arată că aceasta nu este aplicabilă vehiculelor feroviare, acest lucru rezultând din dispozițiile art. 1 din Directiva 2001/85/CE, coroborate cu cele ale art. 1 din Directiva 70/156/CEE (Directiva 70/156/CEE din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora). Astfel, la art. 1 din Directiva 2001/85/CE se prevede că „vehicul" reprezintă orice autovehicul de categoria M2 sau M3 definit în partea A din anexa II la Directiva 70/156/CEE" iar la art. 1 din Directiva 70/156/CEE se prevede că *„în sensul prezentei directive, "vehicul" reprezintă orice autovehicul destinat circulației rutiere, cu sau fără caroserie, având cel puțin patru roți și o viteză maximă constructivă de peste 25 km/h, precum și remorcile sale, cu excepția vehiculelor care rulează pe șine și a tractoarelor și utilajelor agricole*".

În concluzie se solicită eliminarea Răspunsului nr. 5 la Clarificarea nr. 3 și adoptarea unor măsuri de remediere care să conducă la eliminarea cerințelor prevăzute la 1.3 lit. f) și la art. 1.6.1 din caietul de sarcini, acestea fiind restrictive, neasigurând accesul egal la procedura de atribuire și având ca efect introducerea unor obstacole nejustificate.

Prin adresa nr. 4180/17.05....., ..., în calitate de entitate contractantă formulează punct de vedere cu privire la contestația depusă de SC ..... SA și înregistrată la Consiliu sub nr. ...../.....

Astfel, referitor la solicitarea contestatorului de ”obligarea autorității contractante la adoptarea de măsuri de remediere în sensul eliminării / modificării Răspunsurilor nr. 4 si nr. 5 din Clarificarea 3/18.04..... în legătură cu documentația de atribuire”, entitatea contractantă face următoarele precizări:

a. … nu este "autoritate contractantă" așa cum este numită de contestator în cuprinsul contestațiilor, ci este "entitate contractantă" conform art. 4 din Legea nr. 99 / 2016;

b. Luând notă de solicitările operatorilor economici, având în vedere faptul că CTP ..... S.A. dorește participarea în număr cât mai mare al operatorilor economici în cadrul prezentei proceduri de achiziție, dar ținând cont de necesitățile stringente ale companiei, entitatea contractantă a decis prelungirea termenului de livrare al produselor aferente acordului-cadru de la 9 luni la 12 luni de la data semnării fiecărui contract subsecvent în parte;

c. Se solicită păstrarea prevederilor referitoare la prezentarea în cadrul ofertei a documentelor de omologare la producător a tramvaiului oferit, deoarece entitatea contractanta trebuie să fie sigură că obține în momentul livrării ceea ce a acceptat prin ofertă și pentru care încheie acordul-cadru. Oferta declarată câștigătoare trebuie să fie întocmită pentru un tramvai care a fost deja proiectat, construit, testat și omologat la producător și care sigur va fi livrat la data solicitată, iar la data livrării acesta să poată circula pe linia de tramvai din .....;

d. Entitatea contractantă menționează că nu poate risca încheierea unui contract pentru un tip de tramvai care nu a mai fost produs și nu se știe dacă acesta va îndeplini condițiile de omologare într-o țară membră a Uniunii Europene, sau a unei țări care are încheiat un contract cu Uniunea Europeana, care garantează recunoașterea reciprocă a cerințelor obligatorii sau ale celor echivalente. De asemenea, se susține că ... nu poate risca să cumpere un tramvai pe care să nu-l poată folosi deoarece este posibil să nu îndeplinească condițiile de omologare sau să nu îndeplinească condițiile de siguranță pentru circulația pe șine în Romania. Din acest motiv, trebuie achiziționate tramvaie care vor putea fi produse și puse în circulație cât mai repede posibil. În susținere se mai adaugă că, entitatea contractantă nu poate încheia un contract și nu poate aștepta livrarea de tramvaie de către o societate care doar dorește să proiecteze și să producă tramvaie într-o perioadă de timp care este mult prea lungă pentru entitate. Această cerință de prezentare în cadrul ofertei a omologării vehiculului este regăsită în toate caietele de sarcini, atât ale entității contractante, cât si a tuturor societăților care achiziționează vehicule pentru transport public, indiferent dacă sunt achiziționate autobuze, troleibuze sau tramvaie, fără a fl considerată excesivă sau restrictivă. Prin urmare, această cerință nu este deloc restrictivă, ci este o cerință obiectivă, este pe deplin justificată și este obligatorie păstrarea acesteia pentru folosirea cu maximă prudență și eficiență a fondurilor publice;

e. În ceea ce privește răspunsul nr. 5 din clarificarea nr. 3/18.04..... entitatea contractantă precizează că dorește să achiziționeze tramvaie cu 5 module deoarece acestea satisfac cel mai bine nevoile companiei. În funcție de necesitățile concrete ale entității contractante, aceasta stabilește performanțele tehnice și funcționale dorite, caracteristicile dimensionale și constructive ale tramvaielor, care se încadrează cel mai bine în infrastructura existentă în ..... Se afirmă că a fost solicitată o structură cu 5 module deoarece la lungimea pe care trebuie să o aibă aceste tramvaie, acest model constructiv este cel optim pentru circulația pe șine îngropate în carosabil, pe drumurile publice din ..... Pentru două tramvaie care au aceeași lungime, cel care este alcătuit dintr-un număr mai mare de module, se va încadra si va urmări mai bine geometria curbelor. Entitatea contractantă menționează că suprafața de măturare a tramvaiului este cu atât mai mică cu cât urmărește mai bine geometria curbelor, acest parametru fiind foarte important dacă tramvaiul circulă pe drumurile foarte aglomerate din oraș pentru siguranța tuturor participanților la trafic. Totodată entitatea susține că o suprafață de măturare cât mai mică face traiectoria de deplasare a extremităților tramvaiului (atât capetele, cât și mijlocul modulelor) cât mai previzibilă.

În aprecierea entității, afirmațiile potențialului ofertant că un tramvai cu trei module este cea mai bună soluție pentru situația concretă din ..... sfidează evidența (mai ales prin afirmația "...diferența dintre numărul de module din care este compus tramvaiul nu are consecințe în ceea ce privește geometria curbelor și suprafața de măturare a tramvaiului. Acestea sunt identice atât la un tramvai compus din 3 module, cât și la un tramvai compus din 5 sau din 7 module...") și urmărește doar interesul propriu de vânzare a unui produs care nu satisface cel mai bine necesitățile cetățenilor din ....., indiferent dacă aceștia călătoresc cu tramvaiul sau se deplasează în trafic cu alte mijloace de transport, alături de tramvaie. Aceasta subliniază că niciun ofertant nu poate impune, cu argumente eronate și împotriva intereselor entității contractante un anumit produs doar pentru că el nu produce decât acel model. Având în vedere afirmația contestatorului, respectiv că "producătorii în domeniu realizează tramvaie nu doar cu 5 module ci și cu 3,7 etc.", entitatea contractantă arată că nu înțelege motivul pentru care cerința "tramvaie cu 5 module" i se pare contestatorului ca fiind restrictivă, excesivă și limitativă, din moment ce el însuși afirmă ca "producătorii în domeniu" realizează astfel de produse, cu sublinierea sintagmei "producătorii în domeniu" (sintagmă care, în mod normal, ar include toți producătorii în domeniu).

f. Referitor la solicitarea SC ..... SA de obligare a entității contractante la plata „cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul litigiu, în temeiul dispozițiilor art. 26 al. 9 din Legea 101/2016", entitatea precizează că nu este de acord cu aceasta, mai mult decât atât, conținutul art. 26 alin 9 din Legea 101/2016 se refera la procedura CNSC-ului și la plata cheltuielilor efectuate pentru soluționarea contestației, nu la procedura din fața Instanțelor de Judecată competente, astfel încât să fie vorba despre „cheltuieli de judecată".

g. Cât privește solicitarea contestatorului de "prelungirea perioadei de depunere a ofertelor și informarea operatorilor economici în acest sens", entitatea contractantă precizează că a demarat prezenta procedură în baza nevoilor stringente ale companiei și a faptului că, în aprecierea sa, perioada de 9 zile, rămasă pentru depunerea ofertelor (procedura a fost suspendată în 02 mai ....., data limită de depunere a ofertelor era 11 mai ....., ceea ce înseamnă că în momentul scoaterii procedurii din starea de suspendare, entitatea contractantă va prelungi perioada de depunere a ofertelor cu cele 9 zile), suficientă pentru încărcarea unei oferte pe platforma SEAP.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 19469/18.05....., SC ..... SA formulează concluzii scrise ca urmare a studierii dosarului cauzei.

A. Ca preambul, contestatorul susține că, la momentul studierii dosarului la CNSC a constatat lipsa documentelor pe care s-a întemeiat anunțul de participare nr. ...../..... Astfel, din înscrisurile existente la filele 3-162 din volumul al II-lea al dosarului nr. ...../...../..... rezultă că documentația de atribuire a fost respinsă de ANRMAP de trei ori. Cu toate acestea, … a transmis la dosar numai motivarea dată de ANRMAP pentru respingerea anunțului de participare nr....., respectiv a anunțului de participare nr. … nu a depus la dosar motivarea respingerii anunțului de participare nr..... Mai mult, se arată că entitatea contractantă nu a depus la dosar strategia de contractare a achiziției sectoriale aferentă anunțului de participare nr. ...../....., validat de ANRMAP si publicat în SEAP (strategie ce a fost pregătită anterior pentru fiecare din anunțurile de participare respinse). Pentru cele arătate anterior, contestatorul solicit obligarea entității să depună la dosar inclusiv aceste documente lipsă, împreună cu un punct de vedere în acest sens, precum și comunicarea acestor înscrisuri către …. Relevanța studierii acestor documente vizează identificarea acelor aspecte ce au fost considerate de autoritatea de reglementare ANRMAP (în prezent ANAP) ca fiind nelegale, în contextul în care … susține că, în documentația de atribuire aferentă procedurii există o serie de prevederi nejustificate pe necesități obiective ale autorității contractante, care sunt de natură a restricționa accesul operatorilor economici relevanți la această procedură.

B. Susținerile entității din cuprinsul punctului de vedere sunt neîntemeiate.

Cu titlu general, față de comentariile entității contractante referitoare la punctele A 1-8 din contestație, contestatorul arată că este falsa afirmația potrivit căreia se dorește ca specificațiile să corespundă fix produsului ..., pentru următoarele considerente:

- în primul rând, s-a menționat că produsul solicitat va trebui nou conceput – așadar ... nu are un produs gata realizat (are însă experiența și capacitatea de a realiza astfel de produse);
- în al doilea rând, și cel mai important, solicitarea de remediere vizează eliminarea/ modificarea unor cerințe restrictive, care limitează accesul unor ofertanți la procedură. Așadar, contestatorul susține că nu a cerut specificații care să îl favorizeze, ci specificații tehnice care să permită tuturor operatorilor relevanți să participe la procedura de atribuire.

De asemenea, contestatorul critică justificările entității contractante, în sensul că nu poate răspunde unor solicitări pe motiv că sunt „contrare necesităților", acesta învederând faptul că există o serie de cerințe ce nu sunt și nu pot fi justificate a fi „necesități" ale autorității contractante.

Acesta precizează că anterior (în anul 2011), aceeași entitate contractantă a organizat o procedură similară cu prezenta, având același tip de obiect, respectiv achiziționarea exclusiv de tramvaie tot pentru orașul ..... Simpla parcurgere în paralel a cerințelor impuse de în cele două proceduri, având un obiect substanțial similar, denotă faptul că documentația din prezenta procedură este modificată în sens restrictiv. În susținerea faptului că cerințele din vechea documentație nu erau restrictive, contestatorul exemplifică prin:

- criteriul de atribuire nu era cel referitor la „valoarea raportului masă utilă/ masă maxim admisă", ci chiar „consumul specific de energie electrică" - despre care acum entitatea susține că nu s-ar putea utiliza drept factor de evaluare;

- tramvaiul trebuia să aibă în componentă între 3 si 5 module, iar nu exclusiv 5 module - cum susține acum entitatea invocând situația de la nivelul Municipiului .....- ..., deși infrastructura de transport relevantă (șine și refugii) a rămas aceeași;

- lungimea tramvaiului trebuia să fie cuprinsă între 19 m si 33 m, iar nu între 29 m si 32 m cum impune acum entitatea contractantă invocând, de asemenea, situația la nivelul Municipiului ....., dar și situația depourilor (depouri ce nu au suferit niciun fel de modificări menite a justifica restricționarea solicitată cu privire la lungimea tramvaielor).

Contestatorul atrage atenția asupra faptului că, pentru niciuna din aceste restricții evidente, în cadrul acestei proceduri, entitatea contractantă nu a putut aduce justificări obiective și concrete bazate pe o eventuală modificare a circumstanțelor relevante existente la momentul procedurii similare anterioare și care ar putea necesita astfel de cerințe restrictive.

B.1 Criteriul de atribuire prevăzut la pct. IV.2.1.2 din fișa de date este nelegal, astfel încât se impune eliminarea acestuia.

În acest sens contestatorul consideră că, prin punctul de vedere formulat, entitatea contractantă nu aduce, practic, nici un contraargument în combaterea criticilor formulate prin contestație. Dimpotrivă, aceasta se apără în continuare invocând faptul că acest raport denota consumul de energie și prin urmare costul per călător. Or, factorul de evaluare *„valoarea raportului masă utilă/ masă maxim admisă*" nu prezintă în sine niciun avantaj pe care entitatea l-ar putea obține în baza acestuia, raportat la deziderateле sale exprimate atât prin documentația de atribuire, cât și prin răspunsul la notificarea prealabilă și prin punctul de vedere.

În continuare contestatorul reiterează cele precizate prin contestație, în plus arătând că, însăși entitatea arată prin punctul de vedere că este relevant consumul de energie, aceasta raportându-se la acest criteriu atunci când încearcă să justifice criteriul de evaluare reprezentând raportul dintre masa utilă și masa maxim admisă. Totodată se precizează că SC ..... SA nu poate fi decât parțial de acord cu motivația că un vehicul

mai greu consumă mai multă energie decât un vehicul mai ușor, în realitate, energia consumată de un vehicul pentru tracțiune putând fi redusă și datorită altor factori, cum ar fi:

- un sistem de tracțiune mai performant;
- un grad de libertate mai mare al boghiului care să reducă frecarea roată-șină, deci implicit rezistența la înaintare;
- gradul de recuperare al energiei la frânare.

Mai exact, un vehicul de 34 de tone care consumă 2,2 kw/km și recuperează 15% energie este mai puțin economic decât un vehicul de 36 de tone care consumă 1,6 kw/km și recuperează 20% energie. Prin urmare, dacă entitatea contractantă era real interesată să își eficientizeze costurile pe termen lung (inclusiv cu efecte benefice asupra mediului înconjurător) ar fi trebuit să stabilească drept factor de evaluare elementul consum energetic, iar în calculul acestuia să ia în considerare toate componentele semnificative care în mod real pot influența consumul. De asemenea, contestatorul afirmă că, dacă entitatea considera consumul de energie atât de important, trebuia să indice în cadrul caietului de sarcini niște valori maxime. Mai mult se subliniază că definițiile formulate la punctul 2b din punctul de vedere referitoare la masele tramvaiului sunt neclare și nu se regăsesc ca atare în standardul EN 15663. În acest sens, contestatorul susține că din studierea acestui standard rezultă că este dificilă încadrarea cerințelor entității contractante - de exemplu „masă maximă autorizată" este „normal payload" sau „exceptional payload", astfel că specificațiile tehnice devin neclare, fiind încălcate prevederile art. 164 și art. 165 alin. (1) din Legea 99/2016.

Mai departe contestatorul arată că, consumul de energie al unui tramvai este un indicator cheie de performanță și se poate determina prin metode teoretice, verificabile și în practică. Acesta respinge susținerea entității potrivit căreia nu ar fi putut alege consumul energetic drept factor de evaluare pe motiv că nu ar exista un standard de măsurare. În opinia contestatorului entitatea omite faptul că prin documentația de atribuire poate stabili modul în care ofertanții să determine un factor de evaluare și să prezinte rezultatul în ofertă. Această afirmație a entității, în aprecierea contestatorului, este similară cu a pretinde că în final nu va ști, de fapt, cât consumă tramvaiul pe care îl achiziționează. O dată în plus, este evident că raportul masă utilă/masă maximă nu determină automat un consum cert, ci acesta poate varia în funcție de alte elemente, entitatea contrazicându-și astfel chiar propriile afirmații de la punctul 2.b din punctul de vedere.

Se mai arată că lipsa unui criteriu de evaluare clar în acest sens nu poate determina respectarea de către ofertele ce urmează a fi depuse a dezideratului exprimat expres la punctul 1b din punctul de vedere, respectiv *„achiziția unor tramvaie noi de ultimă generație (...) economice din punct de vedere al consumului de energie*".

În susținerea criticilor sale contestatorul arată că, în procedura de atribuire inițială a Acordului-cadru având ca obiect „achiziția de tramvaie pentru transportul public în municipiul .....", aferentă anunțului de participare nr. 130999/26.09.2011, atribuită dar nefinalizată (autoritatea contractantă a achiziționat numai 4 din totalul de 12 tramvaie, la vremea

aceea arătându-se că urma a fi organizată o nouă licitație pentru continuarea procesului de modernizare a parcului de tramvaie), nu s-a prevăzut drept criteriu de atribuire „valoarea raportului masă utilă/ masă maxim admisă", ci chiar consumul specific de energie electrică.

Totodată, legat de această critică, entitatea contractantă arată prin punctul de vedere că tramvaiul ar avea atât caracteristici specifice vehiculelor rutiere, cât și vehiculelor feroviare, însă s-ar apropia cel mai multe de vehiculele rutiere. Nici aceste susțineri nu sunt acceptate de contestator, care arată că aplicabile în materie sunt normele aplicabile tramvaielor. Mai mult, tocmai datorită faptului că stațiile de tramvai sunt apropiate și a faptului că tramvaiul nu are întotdeauna prioritate, instalația de frânare este specifică pentru tramvaie necesitând un spațiu de frânare cât mai mic, respectiv o decelerație cât mai mare, fără a deteriora confortul călătorilor. Or, în explicațiile oferite prin punctul de vedere entitatea stabilește un spațiu minim de frânare, de unde rezultă că o depășire a acestuia ar putea fi permisă.

Contestatorul respinge și argumentul entității referitor la raza de măturare, susținând că dacă aceasta este atât de importantă pentru entitate atunci de ce nu a fost indicată o valoare a acesteia nici în caietul de sarcini, nici clarificarea nr. 1 sau în punctul de vedere, astfel încât ofertanții să își poată dimensiona vehiculul.

B.2 Se impune eliminarea cerinței prevăzute la pct. IV.2.1 și pct. VI.3 din FDA

Față de această solicitare contestatorul arată că entitatea contractantă nu a răspuns nici prin punctul de vedere la această critică. Mai mult, la pag. 12 din punctul de vedere a arătat sec că aceasta poate analiza ofertele și poate calcula factorii de evaluare doar pe baza unor elemente obiective. Î aceste condiții contestatorul își menține solicitarea de eliminare a acestor cerințe întrucât se introduce un element subiectiv, respectiv puterea de apreciere a comisiei. Or, entitatea trebuie să introducă niște repere obiective cu privire la modalitatea în care oferta trebuie redactată, în-tocmită și prezentată.

B.3 Se impune eliminarea cerinței prevăzute la pct. VI.3 para. 3 din fișa de date și a celei prevăzute la art. 1.4.1.a din caietul de sarcini.

Contestatorul critică faptul că entitatea nu a răspuns prin punctul de vedere, aceasta doar precizând că: „nu dorim să cumpărăm un tip de tramvai care nu a mai fost produs, nu a mai fost testat în circulație si nu a mai fost omologat la producător". De asemenea se critică faptul că entitatea încearcă să inducă ideea că achiziționarea unui tramvai care nu a fost produs ar fi de natură să prejudicieze ..., în susținere contestatorul menționând că fiecare producător are realizate diverse tipuri de tramvaie în funcție de cerințele din piață cu care s-a confruntat fiecare de-a lungul perioadei de funcționare (mai puțin în cazul în care un producător avea informații cu privire la faptul că va fi lansată o cerere care să vizeze un anumit tip de tramvai, astfel încât să îl poată produce și omologa). Așadar, este foarte puțin probabil ca producătorii să aibă în portofoliul lor realizate toate tipurile de tramvaie care ar putea fi solicitate eventual pe piață autohtonă sau europeană, fiind evident că, în funcție de fiecare cerere fiecare producător își poate customiza producția. Tot în susținere

contestatorul arată că operatorii oferanți își asumă expres față de entitatea contractantă obligația de a livra produse având specificațiile tehnice solicitate, iar prevederile contractuale au un mecanism de penalizare a ofertantului câștigător în cazul în care acesta nu respectă cerințele.

Față afirmația entității din punctul de vedere, respectiv că *„menționăm că în foarte multe orașe din UE circulă tramvaie cu aceleași caracteristici constructive ca și cele cerute prin caietul de sarcini. Entitatea contractantă dorește să achiziționeze un astfel de model de tramvai (...)*", contestatorul atrage atenția că:

- respectivele tramvaie sunt produse de un/ anumiți producător(i);
- întocmirea specificațiilor tehnice pentru a corespunde unui anumit model presupune din start avantajarea nepermisă a acelui producător/ acelor producători;
- mai mult, rezultă că autoritatea contractantă nu construiește specificațiile de la propriile sale nevoi, ci de la tipul de tramvaie folosit în „mai multe orașe din UE" ceea ce nu echivalează automat cu ceea ce este necesar acestei autorități contractante.

De asemenea se învederează că, contrar celor susținute de entitate, tramvaiul cerut prin caietul de sarcini este complet modificat față de unul standard care circulă în UE, datorită cerințelor suplimentare arătate în Secțiunea B8 din contestație. Totodată, cerințele contractantului fiind specifice orașului ...., jumătate din schemele electrice de cablare și jurnalele de conductoare vor putea fi elaborate numai după consultarea și contractare cu furnizorii de instalații specifice de informare a călătorilor, management de gestiune și management transport public. În continuare contestatorul enumeră schemele ce urmează a fi proiectate numai după contractare cu subfurnizorii indicați de entitate.

În consecință, se arată că toate aceste cerințe specifice la autobuze și troleibuze, toate cerințele specifice orașului ...., toate cerințele în neconcordanță cu Normele Europene pentru tramvai, nerecunoscute ca obligatorii pentru entitatea contractantă, vor necesita reproiectări și modificări ale schemelor electrice desfășurate și de cablare precum și a jurnalelor de conductoare.

Raportat la cele menționate anterior contestatorul învederează că niciun producător nu poate avea produs și gata omologat un tramvai care să corespundă acestor cerințe, cu excepția (poate a) celor care au mai livrat tramvaie care să deservească Municipiul ..... În acest context se precizează că singurul producător de tramvaie care a mai livrat de curând tramvaie pentru orașul ..... este ... Polonia, care a livrat 4 asemenea tramvaie înainte de încetarea contractului de achiziție publică atribuit ca urmare a anunțului de participare publicat în SEAP nr. .... De asemenea contestatorul menționează că ...Polonia a formulat majoritatea solicitărilor de clarificări în legătură cu documentația de atribuire ce face obiectul prezentei proceduri de achiziție publică, în mod evident intenționând să formuleze ofertă și să participe la această procedură.

În continuare contestatorul reiterează faptul că tramvaiele ce fac obiectul acordului-cadru urmează a fi realizate la comandă, sunt disponibile ca vehicule de bază, urmând ca dotările specifice solicitate să

fie adăugate la vehiculul de bază, furnizorul urmând a prezenta omologarea finală a tramvaiului odată cu producerea primului vehicul. Dosarul de omologare care se înaintează autorităților competente în vederea omologării vehiculului conține, printre altele, rapoarte de încercări ale acestuia. Or, un produs nu poate fi încercat decât după ce este construit. În consecință, omologarea tramvaielor se poate face numai ulterior atribuirii acordului-cadru, respectiv ulterior construirii acestora, motiv pentru care contestatorul apreciază că se impune eliminarea cerințelor sus-citate.

B.4 Se impune eliminarea cerințelor prevăzute la art. 1.3 lit. f și la art. 1.6.1 din caietul de sarcini.

Cu privire la această critică contestatorul reiterează cele precizate în contestație, menționând în plus că entitatea contractantă nu reușește să dea nicio justificare pertinentă și tehnică pentru lungimea minimă de 29 metri, respectiv pentru lungimea maximă de 32 metri nici în răspunsul la notificarea prealabilă și nici în punctul de vedere. Mai mult, se afirmă că o asemenea justificare lipsește cu desăvârșire din referatul de necesitate nr. 1884/06.03....., existent la fila 1 a volumului al II-lea din dosarul nr. ...../...../..... Or, referatul de necesitate ar fi trebui să conțină breviare de calcul detaliate care să justifice lungimea minimă și lungimea maximă solicitate, pornind de la numărul minim de călători (capacitatea minimă de locuri) și parametrii solicitați prin documentația de atribuire. În plus, faptul că însăși entitatea contractantă este confuză inclusiv cu privire la acest aspect rezultă și din documentele existente în volumul al II-lea al dosarului nr. ...../...../....., la fila 140 ANRMAP respingând anunțul de atribuire tocmai pentru existența unor inadvertențe și neconcordanțe în ceea ce privește calcularea capacității minime de locuri solicitată prin documentația de atribuire. Mai mult, contestatorul semnalează faptul că în prima strategie de contractare, aflată la fila nr. 10 din volumul al II-lea al dosarului, s-a prevăzut inițial achiziția de tramvaie „cu lungime de aproximativ 30 m", această cerință fiind corectată judicios cu pixul cu sintagma restrictivă de concurență „între minim 29 m si maxim 32 m". De altfel, se poate observa cu ușurință că inclusiv cuvântul „minim" a fost adăugat la o a 3-a revizuire, pentru a nu se lăsa loc de interpretare în sensul ca vreun ofertant să oferteze un tramvai sub 29m. Se învederează că o asemenea cerință restrictivă nu exista în caietul de sarcini aferent anunțului de participare nr. ..., care a avut drept consecință atribuirea contractului de achiziție publică de tramvaie în ..... către ... Polonia și livrarea celor 4 tramvaie de către acest producător. În acest sens, în caietul de sarcini aferent anunțului de participare nr. ..., la pag. 6, pct. 1.6.1 (Dimensiuni generale constructive ale tramvaielor), lungimea totală minimă solicitată era de minim 19 m și maxim 33 m.

În ceea ce privește cerința privind numărul de module din care este compus tramvaiul, contestatorul arată că în caietul de sarcini aferent anunțului de participare nr. ..., la pag. 4, pct. 1.2 (domeniul de utilizare al produsului), tramvaiele trebuie să aibă în componența lor între 3-5 module. Având în vedere că, potrivit informațiilor din mass media, entitatea contractantă a subliniat încă din anul 2013 necesitatea reluării acestei proceduri de atribuire, în vederea continuării reînnoirii parcului de

tramvaie al orașului, contestatorul susține că, în mod normal, se impunea reluarea procedurii în cel puțin aceleași condiții, dezideratele autorității contractante rămânând, practic, aceleași.

Față de cele susținute de entitatea contractantă prin răspunsul la notificarea prealabilă, în care aceasta încearcă să justifice criteriile de lungime și de compunere a tramvaielor prevăzute în documentația de atribuire prin raportate la lungimea peroanelor în aliniamentele dintre curbe succesive de sens opus sau lungimea canalelor tehnologice din unele hale de revizii și reparații ale achizitorului, respectiv la suprafața de măturare a tramvaiului, contestatorul precizează că diferența dintre numărul de module din care este compus tramvaiul nu are consecințe în ceea ce privește geometria curbelor și suprafața de măturare a tramvaiului. Acestea sunt identice atât la un tramvai compus din 3 module, cât și la un tramvai compus din 5 sau din 7 module, diferențele în ceea ce privește geometria curbelor și suprafața de măturare fiind date de distanța dintre axa boghiului și capătul vagonului. Mai exact, această diferență este dată de fiabilitatea boghiului și de locul de amplasare a acestuia pe modul, astfel încât distanța și capătul vagonului să fie optimă. Astfel, pentru determinarea suprafeței de măturare trebuie cunoscute date legate de construcția tramvaiului (dimensiuni de gabarit, distanța dintre centrul boghiului și botul tramvaiului, distanța dintre centrele boghielor, jocurile dintre boghiu și carcasă etc.). În opinia contestatorului este imposibil ca, în lipsa unor informații de acest gen, să poată fi făcute comparații între diferitele tipuri de tramvaie. În mod logic, entitatea trebuia să indice suprafața de măturare acceptată sau să ofere o motivație bazată pe calcule privind indicarea numărului de 5 module.

În ceea ce privește pretinsa raportare la lungimea peroanelor în aliniamentele dintre curbe succesive de sens opus sau lungimea canalelor tehnologice din unele hale de revizii și reparații ale achizitorului, contesttaorul afirmă că aceasta este neîntemeiată și fără susținere tehnică, având în vedere caracteristicile existente în considerarea documentației de atribuire aferente anunțului de atribuire nr. .... Astfel, se învederează că Municipiul ..... a achiziționat deja 4 tramvaie, care sunt și în prezent în funcțiune, în temeiul unei documentații de atribuire ale cărei cerințe sunt diferite de prezenta documentație de atribuire, cerințele aferente procedurii de atribuire din 2011 nefiind restrictive de concurență. Mai exact, în cadrul procedurii de atribuire din anul 2011, când existau deja aceleași peroane și aceleași canale tehnologice din unele hale de revizii și reparații, entitatea nu a restricționat nici numărul de module din care este compus tramvaiul și nici lungimea minimă sau maximă a sa.

B.5 Se impune eliminarea cerințelor prevăzute la pct. 1.3, 2.5, 2.6 si 2.9 din caietul de sarcini.

Cu privire la această critică autorul contestației apreciază că entitatea nu a răspuns nici prin punctul de vedere, și, în consecință își menține solicitarea de eliminare a tuturor cerințelor din caietul de sarcini enumerate mai sus întrucât nu există repere obiective pentru îndeplinirea acestora.

B.6 Se impune modificarea sau, după caz, eliminarea cerinței prevăzute la art. 1.3 (pag. 4, para. 10) din caietul de sarcini.

Și în acest caz contestatorul consideră că entitatea contractantă nu a răspuns clar prin punctul de vedere. Astfel, se subliniază că prin răspunsul nr. 3 din Clarificarea nr. 6/02.05....., emisă în aceeași zi cu punctul de vedere, aceasta a acceptat critica adusă chiar de ...Polonia, a precizat, fără a arăta clar dacă înțelege sau nu să modifice enunțul, că această cerință este importantă în ceea ce privește momentul livrării tramvaielor (Clarificarea nr. 6/02.05..... este depusă în Anexa nr. 4):

„Cerința de la 1.3 din CS (...) este foarte importantă pentru entitatea contractantă, deoarece, în momentul livrării, tramvaiele trebuie să poată fi folosite fără a încălca prevederile legale, deoarece orice modificare se poate realiza mult mai ușor în fabrică decât după livrare".

Cu toate acestea, prin răspunsul la notificarea prealabilă aceasta a arătat că „se vor respecta prevederile din caietul de sarcini".

În consecință, având în vedere confuzia creată între răspunsul la această critică oferit prin Răspunsul la notificarea prealabilă, prin Punctul de vedere și prin Clarificarea nr. 6/02.05....., contestatorul solicită în modificarea sau, după caz, eliminarea acestei cerințe, întrucât în forma actuală aceasta nu respectă prevederile art. 236 alin. (1) din Legea nr. 99/2016.

B.7 Se impune modificarea cerinței prevăzute la art. 1.4 din caietul de sarcini, precum și adaptarea prevederilor din acesta, care în mod greșit se referă la vehicule rutiere, la cerințele tehnice aplicabile vehiculelor pe șine destinate transportului de masă (tramvaie).

Contestatorul respinge susținerile entității cu privire la acest aspect, cuprinse în punctul de vedere, și reiterează cele arătate în contestație. De asemenea, învederează că normativul EN 13272 este obligatoriu pentru tramvaie și trebuie respectat, în consecință solicitând modificarea atât a art. 1.4 din caietul de sarcini, cât și a tuturor celorlalte prevederi din acesta care fac referire, în mod greșit, la vehicule rutiere, adică la autobuze și troleibuze, cu consecința modificării și adaptării tuturor cerințelor tehnice din caietul de sarcini la situația vehiculelor pe șine destinate transportului de masă, adică a tramvaielor, și remedierii incompatibilităților existente.

B8. Se impune modificarea cerinței prevăzute la art. 1.4.1 din caietul de sarcini.

Referitor la această solicitare contestatorul arată că prin răspunsul din punctul de vedere, entitatea contractantă reia discuțiile privitoare la omologare, acesta considerând explicațiile ca false și tendențioase deoarece:

- ce s-a primit de la subfurnizori sunt niște scheme bloc cu câteva explicații verbale minime;

- în caietul de sarcini, la subcapitolul 1. 4.1 se solicită schema circuitelor electrice, planul cablajelor și al conexiunilor (adică schemele electrice desfășurate, schemele electrice de cablare, jurnalele de conductoare), amenajarea postului de conducere și tabloul de bord, detaliat (adică proiectarea desenelor de execuție pentru tabloul de bord unde vor fi implementate toate aparatele de la subfurnizorii acestor echipamente care sunt plasate în bord), proiectarea schemelor de cablare

a tabloului de bord, jurnalul de conductoare, șirul de cleme, siguranțele automate pentru protecția circuitelor și echipamentelor noi introduse;

- instalațiile IT noi cerute nu sunt independente de restul instalațiilor electrice și ele vor fi introduse în schemele de cablare generale ale tramvaiului, în tubulatura generală a tramvaiului, în șirurile de cleme generale ale tramvaiului, cu alimentări din siguranțele automate ele tramvaiului;

- troleibuzul invocat ca motiv în explicațiile date, este format din doar 2 module. La tramvai este vorba de 5 module, iar echipamentele sunt răspândite în toate. Alimentarea cu energie electrică realizându-se dintr-o singură baterie de acumulatoare plasată într-un modul, schemele electrice sunt puțin mai vaste și mai laborioase, iar CTP solicită detalii pe care să le poată cataloga drept insuficiente astfel încât să refuze oferta;

- tramvaiul nu va fi format din 2 părți distincte și anume: o instalație electrică necesară funcționării normale a tramvaiului și omologată, precum și o instalație diferită cerută special pentru CTP și orașul ..... cu subfurnizori prestabiliți. Tramvaiul va avea o singură instalație electrică de cablare împărțită pe grupe funcționale cu protecții bine stabilite și cu trasee bine stabilite.

Raportat la cele anterior menționate, contestatorul subliniază că entitatea solicită existența unui tramvai omologat cu toate aceste echipamente specifice pentru ... cu subfurnizorii prestabiliți.

Privitor la susținerea entității conform căreia ..... SA prezentat, într-un alt contract, în cadrul ofertei, toate documentele și schemele solicitate, fără a invoca inexistența sau confidențialitatea acestora, contestatorul arată că situația este complet diferită, întrucât:

- la troleibuze toate schemele electrice existau la CTP ..... din contractele anterioare și nu s-a mai pus problema de confidențialitate (schemele electrice ale autobuzului livrat de Irisbus, schemele electrice pentru tracțiune și comanda tracțiunii și schemele electrice ale instalațiilor IT cu toate alimentările din tabloul electric Irisbus);

- toate echipamentele IT au existat și la ultimile troleibuze livrate cu aceleași scheme, cu mici modificări;

- troleibuzele care fac obiectul contractului menționat au 2 module, iar tramvaiul are 5 module, cu o instalație electrică unică atât din punct de vedere al proiectării, cât și al execuției;

- dacă montarea unor aparate se poate realiza la CTP ..... (exemplu ticketing), cablarea, pozarea și protecția cablajelor în condiții normale și cu costuri minime se poate face numai la furnizor, odată cu realizarea întregii instalații electrice.

Având în vedere cele arătate, contestatorul își menține punctul de vedere exprimat prin contestație și consideră că toate aceste cerințe specifice pentru autobuze și troleibuze, toate cerințele specifice orașului ....., toate cerințele în neconcordanță cu normele europene pentru tramvaie, nerecunoscute ca obligatorii pentru autoritatea contractantă, vor necesita re-proiectări și modificări ale schemelor electrice desfășurate și de cablare, precum și a jurnalelor de conductoare, iar acestea vor putea fi puse la dispoziție numai după contractarea vehiculului odată cu omologarea finală a acestuia.

B.9 Se impune modificarea cerinței prevăzute la art. 1.6.6.2 din caietul de sarcini.

În susținerea acestei solicitări, contestatorul menționează că entitatea contractantă, prin punctul de vedere formulat nu a răspuns acestei critici. Mai mult, acesta arată că prin punctul de vedere entitatea a recunoscut că standardul 13452 se referă la tramvaie, în standard, la pag. 2 fiind specificat expres că *„acest standard specifică cerințele și performanțele pentru frânarea materialului rulant de transport urban pe roți metali¬ce sau pe pneuri ghidate pe șine de oțel sau prin alte sisteme echivalente*".

Contestatorul apreciază că prin punctul de vedere entitatea a creat o nouă confuzie în sensul că, s-a precizat că *"în lucrarea "Caiet de sarcini - Echipament de frână electrohidraulică și electromagnetica ce echipează boghiuri le motoare și boghiul purtător de la vagoanele Bucur LF*", *întocmit de RATB București în anul 2016*", valorile indicate în continuarea acestei idei neavând nicio legătură cu tramvaiul solicitat în prezenta procedură. Totodată se precizează că la o frânare de la 40 Km/h cu aceiași decelerație se pot obține spații diferite de frânare de 29 m și 27 m. Aceste valori ale spațiillor de frânare nu sunt definite de EN 13452. Regimul Urgență 2 se referă la frânarea cerută prin semnalul de alarmă din salonul de pasageri, de către pasageri și nu poate fi 3,4 m/s2. Contestatorul învederează că valorile anterior menționate sunt diferite de cele expuse prin caietul de sarcini.

Se mai afirmă că distanța de oprire de minim 33 m a fost introdusă prin punctul de vedere, nefiind inițial prevăzută de caietul de sarcini. În consecință se consideră că se impune modificarea tuturor celorlalte cerințe din caietul de sarcini referitoare la decelerare în acord cu cerințele standardului EN 13452.

B.10 Se impune completarea cerinței prevăzute la art. 1.6.2 (pag. 7, para. 3) din caietul de sarcini.

Contestatorul critică faptul că entitatea contractantă nu a oferit un răspuns la această critică prin punctul de vedere, încercarea acesteia fiind lipsită de fundament.

Ca atare, contestatorul apreciază că se impune completarea cerinței prevăzute la art. 1.6.2 din caietul de sarcini cu sintagma *„care nu va fi refuzat în măsura în care noile produse respectă cerințele minime ale caietului de sarcini*". Această solicitare de completare vizează precizarea unui element concret, obiectiv pe care entitatea contractantă îl poate analiza și în raport cu care acordul acesteia poate fi dat sau refuzat, eliminându-se astfel orice element de subiectivism. Totodată, se afirmă că reperul concret astfel introdus nu modifică caracterul general al contractului, fiind în deplin acord cu prevederile art. 236 din Legea nr. 99/2016.

B.11 Se impune modificarea cerințelor prevăzute la art. 2.8.6 din caietul de sarcini.

Și în acest caz contestatorul consideră că entitatea contractantă nu a oferit prin punctul de vedere un răspuns concret la criticile aduse de ....

Referitor semnalizările de la bord, contestatorul precizează că, prin contestație a arătat că lampa „frână electrică anulată" se referă la troleibuz, unde această lampă se aprinde atunci când șoferul comută

butonul de anulare al frânei (deci frâna este anulată intenționat de către șofer). La troleibuz există două tipuri de frână de serviciu. Frâna electrică, atunci când pedala este acționată aproximativ până la jumătate; dacă se continuă apăsarea intră în acțiune frâna pneumatică, care este o frână directă (activă). Dacă dintr-un motiv oarecare șoferul dorește să izoleze frâna electrică, comută acel buton, iar frânarea troleibuzului se va face numai pneumatic. În această situație din butonul respectiv se comandă aprinderea lămpii „frână electrică anulată". Deci semnalizarea la bord s-a făcut pentru că șoferul a comandat anularea frânei electrice. Cele 2 sisteme diferite există pe troleibuz pentru că inițial vehiculul a fost construit ca și caroserie de autobuz, unde aici era singurul sistem de frânare. După introducerea instalației de tracțiune (și frânare) se poate obține și al doilea sistem de frânare, și anume frânarea electro- dinamică.

Se învederează că tramvaiul nu are cele două sisteme prezentate mai sus, astfel încât să poată fi izolat voit un sistem. La boghiul motor frâna hidraulică este pasivă și completează forța de frânare atunci când frânarea electrică nu mai este eficace și în staționare. La boghiul alergător frâna hidraulică este activă și acționează în permanență sau nu, în funcție de greutatea totală frânată. Dacă totuși frânarea electrică la un boghiu nu este funcțională, atunci se comută automat pe frânarea hidraulică activă de la boghiul purtător cu completare de la frâna pasivă a boghiului motor. Modul de funcționare se stabilește prin soft de către producător, în funcție de masa totală a tramvaiului, de încărcătură și de declivitate. Dacă instalația de frânare nu este funcțională atunci la bord va apare informația defectării acesteia, și nicidecum informația „frână electrică anulată", pentru că nimeni nu anulează această frână ca la troleibuz. Contestatul susține că entitatea cunoaște acest mod de funcționare de la troleibuz, și, în loc să admită că a copiat din greșeală această funcție (ca și multe altele care se referă numai la troleibuz) a preferat să invoce norme de la vehicule auto, norme CE, norme RAR ca să dovedească că tramvaiul este mai aproape, ca și funcționare, de troleibuz. Asemănarea dintre cele două tipuri de vehicule este dată doar de transformarea energiei electrice în energie mecanică și invers, precum și a unor instalații de comandă. Din punct de vedere al obținerii forței de tracțiune, a sustentației și ghidării, a contactului roată șină a instalației de frânare hidraulică, acest vehicul este tramvai.

B.12 Se impune modificarea cerinței prevăzute la art. 2.10.2 din caietul de sarcini.

Se critică de contestator faptul că entitatea nu a răspuns cu argumente tehnice prin punctul de vedere. În opinia acestuia, chiar și prin acest răspuns entitatea recunoaște implicit că urmărește echiparea tramvaielor cu sistemele montate pe tramvaiele existente: „*cerințele din caietul de sarcini au fost prevăzute si pe baza analizei performantelor echipamentelor de aer condiționat pe care le avem montate pe vehicule*". Este evident că nu se referă la tramvaiele ce compun parcul auto învechit, pe care tramvaiele ce fac obiectul prezentei proceduri de atribuire urmează să le înlocuiască, ci exact la cele 4 tramvaie deja achiziționate prin procedura de atribuire din 2011, la care s-a făcut trimitere pe larg anterior. Contestatorul opinează că, astfel, entitatea recunoaște că a

formulat cerințele din caietul de sarcini întocmai pentru a corespunde performanțelor echipamentelor de aer condiționat montate pe cele 4 tramvaie achiziționate prin procedura de atribuire din în 2011. Față de această constatare contestatorul subliniază că o astfel de cerință nu poate fi păstrată în forma actuală, valorile de putere neputând fi impuse ci determinate prin calcule. Din acest motiv se impune modificarea cerinței de al art. 2.10.2 din caietul de sarcini, parametrii impuși de entitate fiind restrictivi.

B.13 Se impune modificarea cerințelor prevăzute la art. 2.13.2 și art. 2.13.4 din caietul de sarcini.

Raportat la această solicitare contestatorul consideră că răspunsul entității la această critică este unul tendențios, în sensul că ..... nu a cerut anularea acestui sistem de frânare, ci doar a făcut trimitere la EN 13452, normă pe care entitatea contractantă nu o recunoaște și specifică că acest normativ „se referă la vehicule feroviare și nu la tramvaie", cu toate că la critica adusă cerinței prevăzute la art. 1.6.6.2 din caietul de sarcini a recunoscut că acest standard se referă și la tramvaie.

În ceea ce privește susținerea entitățtii contractante potrivit căreia în caietul de sarcini nu s-ar găsi nicăieri la art. 2.13.2 cuvântul pneumatic, contestatorul arată că argumentația adusă prin contestație era alta, iar nu cea tendențios prezentată de .... Astfel, se arată că prima frază din caietul de sarcini la 2.13.2 este: „Frâna electrohidraulică trebuie să fie prevăzută cu două circuite independente, cu vizualizare la bord a presiunilor de lucru". Cele două circuite independente vizualizate la bord cu presiunile lor de lucru se referă la instalația de frânare de la troleibuz care deține două circuite independente și care sunt vizualizate la bord. Tramvaiul are alt tip de instalație hidraulică, care diferă de troleibuz. Tot la punctul 2.13.2. se precizează: „în regim de frânare curentul si tensiunea în motoare nu trebuie să depășească limitele admise de acesta". Subcapitolul 2.13.2, care este intitulat „Frâna de staționare electrohidraulică", nu are nimic în comun cu tensiunea și curentul în motoarele de tracțiune la frânarea electrodinamică, și nici cu caietul de sarcini de la RATB. În opinia contestatorului relevante sunt, în acest sens, prevederile standardului normativ EN 13452. În ceea ce privește susținerea entității potrivit căreia prevederile pct. 2.13.2 și 2.13.4 sunt necesare și nu contravin standardului normativ EN 13452, entitatea contractantă arătând că dorește menținerea acestora, contestatorul învederează că prevederile acestor articole trebuie menținute, dar necesită corectare conform prevederilor standardului normativ EN 13452. Potrivit acestei euro norme, acționarea frânei de către pasageri nu declanșează frânarea de siguranță, ci frânarea de Urgență 2. Frânarea de siguranță este declanșată numai de către vatman prin butonul roșu.

În susținere se invocă prevederile art. 3.2.2 din standardul EN 13452, care prevăd situațiile de frînare de urgență, detaliate:

Urgență 1	Vigilența mecanicului, sau ATO (comandă automată tren)
Urgență 2	Acționarea sistemului de alarmă de către călători

Urgență 3	De către mecanic, prin poziția corespunzătoare pe controlerul de frână, sau sistemul ATP
Urgență 4	De către o persoană autorizată prin intermediul unei comenzi separate de controlerul de frână

De asemenea, se arată că la art. 2.3.4 din același standard este prevăzută frânarea de siguranță, frânare destinată să realizeze un nivel superior al integrității sistemului decât cel realizat cu frâna de serviciu și de urgență (pentru a asigura în continuare acționarea frânei). Performanța de frânare poate fi la un nivel inferior celui realizat la frânarea de urgență și de serviciu.

În consecință se menține solicitarea de modificare a cerințelor prevăzute la art. 2.13.2 și la art. 2.13.4 din caietul de sarcini în acord cu cerințele standardului normativ EN 13452.

B.14 Se impune modificarea cerinței prevăzute la art. 2.17.4 din caietul de sarcini.

Contestatorul consideră că entitatea contractantă nu a răspuns la această solicitare, ba mai mult a încercat să inducă CNSC în eroare afirmând că în caietul de sarcini nu ar scrie nicăieri că cele două uși simple ar fi folosite exclusiv de vatman sau de personalul tehnic, menționând că în cazul existenței celor două uși simple acestea ar putea fi folosite și de către călători. Contestatorul învederează că prin contestație s-a arătat clar că la art. 1.3 lit. g din caietul de sarcini se prevede că „*tramvaiele trebuie să îndeplinească minimum următoarele condiții: (...) g. sa aibă minim 4 uși duble de serviciu comandate electric, cu lățimea minima de 1300 mm, pentru urcare si coborâre pasageri, accesibile pe partea dreapta a vehiculului în direcția de mers (în cazul celor bidirecționale pe fiecare parte). Tramvaiul poate avea și două uși simple (uși cu o singura foaie) respectiv prima ușă în partea din față lângă cabina vatmanului și ultima ușă, în partea din spate a tramvaiului lângă postul de conducere suplimentar pentru mersul în spate*". În opinia contestatorului din interpretarea sistematică și logică a acestui text rezultă că numai ușile duble pot fi folosite pentru călători, adică „*pentru urcare și coborâre pasageri*". În susținerea solicitării sale contestatorul arată că în caietul de sarcini aferent procedurii de atribuire din anul 2011 nu era menționată posibilitatea prevederii tramvaielor cu aceste uși simple, care reprezintă o variabilă ce trebuie avută în vedere în plus la toate calculele - montarea validatoarelor de acces, calculul consumului, valorile de putere ale instalației de aer condiționat etc. În acest sens, la pct. 1.2, pag. 4, era prevăzută o cerință largă: „*să aibă 4 uși de serviciu comandate electric, cu lățimea minimă de 1300 mm, pentru urcare și coborâre pasageri, accesibile pe partea dreaptă a vehiculului în direcția de mers (în cazul celor bidirecționale pe fiecare parte)*".

În consecință se mențin criticile aduse prin contestație, contestatorul solicitând modificarea cerinței prevăzute la art. 2.17.4 din caietul de sarcini și adaptarea acesteia la cerința prevăzută la art. 1.3 lit. g din caietul de sarcini, respectiv:

(i) solicitarea de a monta câte un validator în dreptul fiecărei uși de acces să se refere expres la ușile de acces călători (iar nu și la ușile

simple), și (ii) echiparea tramvaielor cu sisteme electronice de taxare de câte minim 4 bucăți/ tramvai, plasate în zona ușilor de acces călători.

B.15 Se impune eliminarea cerinței prevăzută la art. 3.4.2 din caietul de sarcini, modificarea cerinței prevăzute la art. 3.4.2 din caietul de sarcini, modificarea cerinței prevăzute la art. 3.5.2 din caietul de sarcini, eliminarea cerinței prevăzute la art. 3.8.2 din caietul de sarcini, modificarea cerinței prevăzute la art. 3.11 din caietul de sarcini, modificarea cerinței prevăzute la art. 1.6.1 din caietul de sarcini, clarificarea cerințelor din caietul de sarcini în sensul posibilității utilizării unor echipamente/ materiale echivalente.

Și în acest caz contestatorul susține că entitatea contractantă nu a oferit niciun răspuns prin punctul de vedere, la solicitările de la secțiunile 22-28 din contestație, motiv pentru care își menține solicitările formulate prin contestație.

În ceea ce privește criticile aduse la Secțiunea B.27, contestatorul critică faptul că entitatea susține că *„nu există norme pentru tramvaie care să prevadă valori maxime admise pentru panta sau rampa podelei culoarului central în zona boghielor*” deși, în caietul de sarcini aferent procedurii de atribuire din anul 2011, în legătură cu această chestiune entitatea a arătat contrariul la pct. 1.6.1 de la pag. 7: *„panta interioară a podelei va respecta reglementările internaționale*".

Așadar, susținerile entității sunt eronate și se impune admiterea criticilor aduse de ... prin contestație.

B.16 Se impune modificarea unor clauze contractuale obligatorii prevăzute în modelul acordului-cadru și în modelul contractului de furnizare de produse subsecvent acordului-cadru.

În acest context contestatorul atrage atenția asupra faptului că la literele gg) - hh) din punctul de vedere entitatea contractantă nu aduce practic niciun fel de modificare față de răspunsul la notificarea prealabilă. De altfel, autoritatea contractantă reia (chiar parțial) modificările propuse prin Răspunsul la notificarea prealabilă (Clarificarea nr. 1).

Contestatorul face trimitere la Secțiunea B.3, punctul 200 din contestație și face afirmația că față de acesta, prin punctul de vedere entitatea contractantă nu aduce niciun fel de element suplimentar.

C. În ceea ce privește solicitarea de obligare a entității la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul litigiu, contestatorul afirmă că aceasta este legală și întemeiată. Se subliniază că nu pot fi avute în vedere susținerile entității potrivit cărora …nu ar fi de acord cu această solicitare și „conținutul art. 26 alin. 9 din Legea nr. 101/2016 se referă la procedura CNSC-ului, nu la procedura din fața Instanțelor de Judecată competente, astfel încât să fie vorba despre „cheltuieli de judecată"".

În susținere contestatorul arată că potrivit dispozițiilor art. 26 alin. (9) din Legea nr. 101/2016 Consiliul poate obliga, la cerere, partea în culpă, la plata cheltuielilor de judecată, adică a cheltuielilor efectuate pentru soluționarea contestației. CNSC este o instanță de judecată administrativ-jurisdicțională, așa este aceasta definită de Legea 101/2016. În acest sens sunt unitare atât doctrina, cât și practica în materie. În consecință se

solicită obligarea entității la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul litigiu, solicitarea fiind legală și întemeiată.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 19893/22.05....., SC ..... SA formulează răspuns la punctul de vedere depus de entitatea contractantă pentru contestația ce face obiectul dosarului CNSC nr. ...../.....

În fapt, în cuprinsul acestui document contestatorul reiterează mare parte din susținerile din contestația ce face obiectul dosarului CNSC nr. ...../2016 precum și cele din concluziile scrise înregistrate la Consiliu sub nr. 19469/18.05.....

În plus, cu privire la solicitarea de eliminare, respectiv modificare a Răspunsului nr. 4 din Clarificarea nr. 3 contestatorul susține că prin punctul de vedere entitatea contractantă nu răspunde criticilor aduse, aceasta mulțumindu-se să afirme că: *"nu poate risca încheierea unui contract pentru un tip de tramvai care nu a mai fost produs și nu se știe dacă acesta va îndeplini condițiile de omologare într-o țară membră a Uniunii Europene, sau a unei țări care are încheiat un contract cu Uniunea Europeană, care garantează recunoașterea reciprocă a cerințelor obligatorii sau ale celor echivalente. Entitatea contractantă nu poate risca să cumpere un tramvai pe care să nu-l poată folosi deoarece este posibil să nu îndeplinească condițiile de omologare sau să nu îndeplinească condițiile de siguranță pentru circulația pe șine în România"*. În susținere se arată că însăși entitatea contractantă a prevăzut expres obligația, corectă, a ofertantului declarat câștigător, de a prezenta certificatele de omologare la livrarea primului tramvai. De altfel, contestatorul afirmă că momentul prezentării certificatelor de omologare reprezintă momentul în care tramvaiul poate fi pus în funcțiune și dat în folosință, acesta fiind omologat ca urmare a îndeplinirii corespunzătoare a rapoartelor de încercări în temeiul cărora a fost solicitată și obținută omologarea.

În consecință, contestatorul consideră că omologarea tramvaielor se poate face numai ulterior atribuirii acordului-cadru. respectiv ulterior construirii acestora. Prin urmare, se impune eliminarea Răspunsului nr. 4 din Clarificarea nr. 3, sau după caz modificarea lui cu consecința adoptării unor măsuri de remediere care să conducă la ajustarea cerințelor contradictorii din caietul de sarcini cu privire la omologare, în sensul cerinței de la art. 1.11.4 din caietul de sarcini, respectiv obligația prezentării certificatelor de omologare „la livrarea primului tramvai".

Cât privește solicitarea de eliminare, respectiv modificare a răspunsului nr. 5 din Clarificarea nr. 3, contestatorul arată că afirmațiile de la pag. 4 din punctul de vedere de tipul „o gamă restrânsă de produse care pot fi oferite clienților de către un ofertant, comparativ cu majoritatea celor care produc în mod curent produse cu caracteristicile tehnice solicitate și necesare entității contractante nu înseamnă deloc o restrângere a posibililor ofertanți", respectiv „caracteristicile tehnice solicitate de entitatea contractantă, în baza necesităților acesteia, trebuie să poată fi îndeplinite de majoritatea producătorilor și nu de către toți producătorii", confirmă tocmai faptul că entitatea urmărește să restricționeze concurenta, nedorind să ofere acces liber la procedura de atribuire tuturor producătorilor și să aleagă din toate ofertele ce ar fi astfel

depuse oferta optimă, care îi satisface cel mai bine cerințele. Mai mult, contestatorul susține că prin afirmațiile „urmărește doar interesul propriu de vânzare a unui produs care nu satisface cel mai bine necesitățile cetățenilor din .....", respectiv „un posibil ofertant care nu dorește sau nu poate să ofere un produs cu performanțele și cerințele specificate în caietul de sarcini", entitatea deja sugerează că oferta ... oricum nu ar fi conformă. În opinia contestatorului afirmațiile entității sunt tendențioase, în condițiile în care ... nu a afirmat că nu dorește sau că nu poate să ofere un produs având performanțele sau cerințele specifice caietului de sarcini în varianta actuală, posibil a fi modificat prin Răspunsul nr. 5 la Clarificarea nr. 3, ci că aceste cerințe sunt nelegale, nerespectând legislația aplicabilă în materia achizițiilor publice.

Așadar, se solicită eliminarea Răspunsului nr. 5 la Clarificarea nr. 3 și adoptarea unor măsuri de remediere care să conducă la eliminarea cerințelor prevăzute la 1.3 lit. f din CS și ia art. 1.6.1 din caietul de sarcini, acestea fiind restrictive, neasigurând accesul egal la procedura de atribuire și având ca efect introducerea unor obstacole nejustificate.

Și în ceea ce privește solicitarea de obligare a entității contractante la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul litigiu este legală și întemeiată contestatorul reiterează cele precizare prin concluziile scrise înregistrate la Consiliu sub nr. 19469/18.05.....

Prin adresa nr. 4238/22.05....., înregistrată la Consiliu sub nr. 20191/23.05....., ..., în calitate de entitate contractantă formulează răspuns la concluziile scrise depuse de contestator și înregistrate la Consiliu sub nr. 19469/18.05.....

Astfel, referitor la cele afirmate de contestator ca preambul entitatea contractantă arată că a transmis la CNSC Strategia de contractare nr. 2232/ 21.03..... aferentă prezentei proceduri, strategie care a fost aprobată de către ANAP (în urma verificării) și în baza căreia se desfășoară prezenta procedura de atribuire inițiată prin anunțul de participare nr. ...../.....

Cât privește susținerea contestatorului conform căreia prezenta procedura este similară cu cea organizată în anul 2011, având ca obiect achiziționarea de tramvaie noi, entitatea menționează că autoritatea contractantă care a desfășurat procedura din 2011, nu a fost ..... SA, ci....., în susținere prezentând un print screen cu anunțul din SEAP aferent acestei proceduri. În aceste condiții, entitatea consideră că afirmația "Simpla parcurgere în paralel a cerințelor impuse de aceeași autoritate contractantă în cele două proceduri având un obiect substanțial similar, denotă, în mod evident faptul că documentația din prezenta procedură este modificată în mod restrictiv." este falsă, autoritatea contractantă fiind diferită, iar cerințele impuse prin prezenta procedură (inițiată de către CTP ..... S.A.) nefiind restrictive, ci adaptate noilor condiții de aglomerare accentuată a traficului urban din ultimii ani, în Municipiul .....

Cu referire la solicitarea contestatorului de eliminare a cerințelor prevăzute la punctul IV.2.1 și VI.3 din fișa de date, entitatea apreciază că a justificat fără echivoc fiecare factor de evaluare în parte, în cuprinsul Strategiei de contractare, verificată și acceptată de ANAP.

În ceea ce privește stabilirea și dovedirea cuantumului cheltuielilor de judecată ocazionate de soluționarea contestațiilor prin procedura administrativ-jurisdicțională prevăzută de Legea nr. 101/2016, entitatea învederează că sunt incidente prevederile dreptului procesual comun, respectiv art. 451 - 452 Cod procedură civilă. Astfel, CNSC poate obliga partea în culpă, la cerere, la plata cheltuielilor efectuate în cursul soluționării contestației, evident cu dovedirea cuantumului acestora. La baza obligației de restituire stă culpa procesuală a părții care a căzut în pretenții. Atât prevederile Codului de procedura civilă cât și jurisprudența națională și a Curții Europene de Justiție (CEDO) au stabilit că pot fi restituite doar cheltuielile efectiv făcute, necesare și a căror valoare este rezonabilă, sensul art. 451 Cod procedură civilă neputând fi interpretat altfel decât în sensul instituit de legiuitor și anume evitarea îmbogățirii unei părți sau a sărăcirii celeilalte părți prin rambursarea unor onorarii excesive, asigurarea unui onorariu just care să nu fie disproporționat și stabilirea unor cheltuieli echitabile sub aspectul proporționalității.

În opinia entității, în raport de natura activității efectiv prestate, și a complexității litigiului, cheltuielile solicitate de ..... SA sunt exagerate și nedovedite. Astfel, în situația de lucrări anexată facturii sunt trecute numai orele lucrate fără să se precizeze expres tipul de acte sau de lucrări efectuate, onorariul fiind mult prea mare față de complexitatea litigiului și activitatea desfășurată de avocat, cuantumul pretențiilor neîndeplinind condiția rezonabilității și fiind în mod vădit disproporționat față de dificultatea actelor și volumul de munca pe care îl presupune pregătirea actelor din dosarul contestației.

În considerarea faptului că ..... SA, în calitate de entitate contractantă a făcut dovada inexistenței culpei în cadrul procedurii, prin punctul de vedere nr. 3552/28.04..... asupra contestației depuse de ..., precum și ținând cont de argumentele arătate mai sus, entitatea contractantă solicită respingerea și a capătului de cerere din contestație referitor la cheltuielile de judecată.

Având în vedere toate cele anterior menționate, precum și în punctul de vedere nr. 3552/28.04..... asupra contestației depuse de ....., se solicită respingerea contestației ca nefondată, inclusiv capătul de cerere din contestație referitor la cheltuielile de judecată.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 20987/29.05....., SC ..... SA formulează răspuns la punctul de vedere al entității contractante nr. 4238/22.05..... precizând:

A. Strategia de contractare aferentă anunțului de participare nr. ...../..... nu există. Contestatorul subliniază că nu poate fi avută în vedere susținerea entității potrivit căreia aceasta ar fi transmis CNSC strategia de contractare nr. 2232/21.03..... aferentă procedurii de atribuire și că aceasta ar fi fost aprobată de ANAP. În acest sens se invocă dispozițiile art. 9 alin. (1), (3) și (4) și ale art. 25 alin. (1), (7) și (8) din HG nr. 394/2016 și se afirmă că din interpretarea coroborată a dispozițiilor art. 25 alin. (8) cu cele ale art. 9 alin. (3) rezultă că strategia de contractare este subiect de evaluare de către ANAP în condițiile stabilite de art. 25, astfel încât, în măsura în care modificările cerute de ANAP vizează unul din punctele b) și f) din strategie, atunci aceasta trebuie refăcută. Mai

exact, în situația în care unul dintre factorii de evaluare din fișa de date nu este găsit ca fiind legal, se impune refacerea inclusiv a strategiei în ceea ce privește respectivul factor, în caz contrar existând discrepanță între strategie și documentația de atribuire, fapt ce ar conduce la rămânerea fără efect a prevederilor art. 9 alin. (3) din HG nr. 394/2016. Raportat la cele menționate anterior contestatorul atrage atenția asupra faptului că documentația de atribuire a fost respinsă de ANAP de trei ori, odată cu fiecare nouă încercare de validare entitatea depunând o nouă strategie de contractare (a se vedea, în acest sens, filele 3-10, 125-132, 141-148). Strategia de contractare nr. 2232/21.03..... corespunde încercării de validare aferente anunțului de participare nr. 174150 transmis în SEAP la data de 27.03..... și respins potrivit corespondenței din data de 28.03....., capsată de fila 155 din dosar. De altfel, contestatorul învederează că nu a depus la dosar motivarea respingerii anunțului de participare nr. 17415/27.03..... În consecință, raportat la înscrisurile existente la dosar până la acest moment, și având în vedere că entitatea contractantă nu a depus la dosar, odată cu punctul de vedere suplimentar înscrisuri în susținerea afirmațiilor sale, din care să rezulte existența strategiei de contractare aferente anunțului de participare nr. ..... și aprobarea acesteia de către ANAP, contestatorul concluzionează că nu există strategia de contractare aferentă anunțului de participare nr. ...../.....

B. În ceea ce privește afirmația entității contractante potrivit căreia prezenta procedură nu este similară cu cea organizată în anul 2011, având în vedere că a fost organizată de o altă autoritatea contractantă, respectiv Municipiul ..... …, contestatorul arată că explicația entității este lipsită de relevanță și de fundament, în condițiile în care Municipiul ..... este unicul acționar al …, aceasta deținând CTP în proporție de 100% (a se vedea, în acest sens, extrasul din Registrul Comerțului pentru ..... SA, depus în Anexa nr. 1 la prezentele Concluzii scrise suplimentare).

De asemenea, contestatorul subliniază că nici cea de a doua explicație a entității contractante, potrivit căreia cerințele impuse prin prezenta procedură de atribuire nu ar fi restrictive, ci *"adaptate noilor condiții de aglomerare accentuată a traficului urban din ultimii ani, în Municipiul Clui-...*", nu poate fi reținută.

Contestatorul precizează că, din studierea răspunsului la notificarea prealabilă, a punctului de vedere și a punctului de vedere suplimentar rezultă, încă o dată, inconsecvența entității contractante și, deci, inexistența unor necesități clare și argumentate pe care să își sprijine cerințele din documentația de atribuire, elocvent în acest sens fiind că:

- inițial entitatea a susținut că nu este interesată de consumul energetic, întrucât nu ar exista un standard de măsurare a acestuia, și că relevantă este infrastructura liniei de tramvai modernizată din ....., precum și raportarea la lungimea peroanelor în aliniamentele dintre curbe succesive de sens opus sau lungimea canalelor tehnologice din unele hale de revizii și reparații ale achizitorului (răspunsurile la B.1 și B.4 din răspunsul la notificarea prealabilă), pentru ca apoi să susțină, prin punctul de vedere, că parcul auto al CTP este învechit, majoritatea mijloacelor de

transport (70%) având durata normală de utilizare depășită, că, de fapt, este relevant consumul de energie și că cerințele contractantului ar fi specifice orașului ..... …, relevantă fiind și suprafața de măturare a tramvaiului, pe care, însă, nu a reușit să o cuantifice;

- ulterior, prin punctul de vedere suplimentar, entitatea susține că, de fapt, cerințele documentației de atribuire ar fi adaptate noilor condiții de aglomerare accentuată a traficului urban din ultimii ani din oraș, adică o pretinsă justificare complet nouă a cerințelor restrictive din documentația de atribuire. Contestatorul critică faptul că, în această fază, entitatea uită complet și de lungimea peroanelor, și de lungimea canalelor tehnologice și de suprafața de măturare a tramvaiului și susține acum că relevant ar fi numărul sporit de călători. Se învederează că, nici această nouă pretinsă justificare, nici justificările anterioare, nu sunt argumentate tehnic sau legal și nu sunt susținute cu dovezi clare/ calcule/ analize. Acest lucru este, de altfel, consecința lipsei unei asemenea justificări din chiar referatul de necesitate nr. 1884/06.03..... (fila 1 din dosar).

Așadar, contestatorul arată că își menține concluzia expusă prin concluziile scrise, potrivit căreia pentru niciuna dintre restricțiile evidente din documentația de atribuire, expuse în cadrul contestației, entitatea contractantă nu a putut aduce justificări obiective și concrete bazate pe o eventuală modificare a circumstanțelor relevante existente la momentul procedurii similare anterioare din anul 2011 și care ar putea necesita astfel de cerințe restrictive.

Cât privește solicitarea de obligare a entității la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul litigiu, contestatorul susține că este legală și întemeiată, în susținere menționând că, CNSC poate obliga, la cerere, partea în culpă, la plata cheltuielilor de judecată, adică a cheltuielilor efectuate pentru soluționarea contestației. CNSC este o instanță de judecată administrativ-jurisdicțională, așa cum este aceasta definită de Legea 101/2016 iar în situația în care CNSC va admite contestația ce face obiectul prezentului dosar, … va fi, potrivit dispozițiilor legale, partea în culpă și va putea fi obligată de Consiliu să restituie … cheltuielile de judecată ocazionate de includerea de către entitatea contractantă a unor specificații nelegale în documentația de atribuire.

Totodată contestatorul arată că, aceste cheltuielile de judecată efectuate de ... în prezentul dosar sunt efectiv făcute, necesare și au o valoare rezonabilă:

- acestea sunt efectiv făcute, la dosar fiind depusă dovada achitării facturilor reprezentând onorarii de avocat,
- cheltuielile sunt necesare, întrucât, în situația în care ... nu ar fi formulat prezenta contestație, nu ar fi avut șansa să participe la o procedură de atribuire legală, care să respecte toate principiile prevăzute de legislația în vigoare în materia achizițiilor publice, cerințele documentației de atribuire fiind restrictive de concurență.

De asemenea, se apreciază că aceste cheltuieli au o valoare rezonabilă, având în vedere existența unei proporții rezonabile între suma de bani achitată cu titlu de onorariu de avocat și munca prestată de către avocat, criteriu prevăzut expres de art. 451 alin. (2) C.pr.civ. Volumul de muncă prestat în prezentul dosar este semnificativ ridicat, la fel ca și

gradul de complexitate a dosarului, fiind un litigiu de achiziții publice cu o miză foarte ridicată atât din punct de vedere patrimonial (atribuirea unui acord-cadru în valoare de 40.500.000 lei fără TVA), cât și din punct de vedere al interesului vizat, respectiv interesul public, al cetățenilor Municipiului ....., având în vedere necesitatea înnoirii parcului de tramvaie al orașului. În consecință se solicită obligarea entității la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul litigiu.

Analizând documentele depuse la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarele:

..., în calitate de entitate contractantă, a organizat atribuirea licitație deschisă, online a acordului cadru de furnizare având ca obiect „.....", 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 fiind cel mai bun raport calitate-pret.

Împotriva documentației de atribuire și a Răspunsurilor nr. 4 și 5 și Clarificarea nr. 3 din data de 18.05....., SC ..... SA a depus contestația ce formeaza obiectul dosarelor conexate nr. ....., .../.....

Pe fondul contestațiilor formulate de SC ..... SA, analizand sesizarile contestatorului, utilizand numerotarea din textul contestatiilor, Consiliul retine:

B1. Avand in vedere ca entitatea contractantă dorește să transporte cât mai mulți călători folosind un tramvai cu o masă cât mai redusă, Consiliul apreciaza ca pentru două tramvaie care au aceeași capacitate de transport, deci pot transporta același număr de călători, consumul de energie este mai mic pentru deplasarea unui tramvai cu masa proprie mai mică decât pentru deplasarea unui tramvai cu o masă proprie mai mare, prin urmare acest factor (raportul dintre masa utila/masa totala admisa) influențează costul pe călător.

In consecinta, Consiliul apreciaza ca fiind legal factorul de evaluare criticat la acest punct.

Referitor la solicitarea contestatorului privind eliminarea acestui factor si introducerea consumului de energie ca factor de evaluare, Consiliul precizeaza ca rolul unei institutii administrativ-jurisdictionale nu este de a propune ea insasi forma unei documentatii ci doar de a cenzura aspectele de nelegalitate din documentatia intocmita de entitatea contractanta. Consiliul nu poate judeca si alege care factor de evaluare ar fi mai oportun ci se poate pronunta asupra legalitatii prezentei unui factor de evaluare in cadrul criteriului de atribuire si asupra respectarii proportionalitatii in punctarea unui anume factor. Si din acest punct de vedere, punctarea cu maximum 8 puncte a factorului **raportul dintre masa utila/masa totala admisa** este apreciata de Consiliu ca respectand prevederile legale.

B2. Mentiunile de la pct. IV.2.1 din fișa de date, unde se prevede că *„factorii care nu vor putea fi apreciați de comisia de evaluare din lipsa documentelor și datelor solicitate, vor fi punctați cu zero puncte*" si de la pct. VI.3 din fișa de date unde se prevede că *„criteriile/ factorii de evaluare care nu vor putea fi apreciate/ apreciați de comisia de evaluare*

din lipsa documentelor și a datelor solicitate, vor fi punctate cu zero puncte" nu sunt de natura a permite autoritatii contractante o evaluare arbitrara, dependenta de capacitatea de apreciere a membrilor comisiei, deoarece documentele și datele solicitate pentru demonstrarea performantelor aferente unui anume factor trebuie sa fie obiective si justificate.

B3. (si urmatoarele) Incepand cu acest punct al contestatiei si continuand cu urmatoarele, SC ..... SRL pe de o parte, respectiv entitatea contractantă ... SA pe de alta parte, se plaseaza pe pozitii ireconciliabile care ar putea fi rezumate astfel:

Contestatorul SC ..... SA solicita modificarea semnificativa a documentatiei de atribuire, astfel incat tramvaiele fabricate de acesta sa indeplineasca/sa poata indeplini toate specificatiile tehnice impuse.

Entitatea contractantă ... ramane ferma si argumenteaza in sensul mentinerii cerintelor si specificatiilor tehnice din documentatia redactata.

Referitor la solicitarile de la pct. VI.3 para. 3 din fișa de date *„ofertanții vor ține cont de solicitarea entității contractante: oferta tehnică va conține toate documentele/ certificatele solicitate în cadrul documentației de atribuire (declarații pe proprie răspundere, autorizații, licențe, documente, **omologări**, etc.) sub sancțiunea respingerii ofertei*" si de la art. 1.4.1.a din caietul de sarcini *„oferta va cuprinde, în format tipărit și electronic - în limba română, următoarele documente: a. **Copie după documentul care atestă omologarea la producător***", Consiliul apreciaza ca aceasta optiune a entitatii contractante nu poate fi invalidata, argumentatia acesteia fiind solida:

„Nu se dorește achiziționarea unui tip de tramvai care nu a mai fost produs, nu a fost testat în circulație și nu a fost omologat la producător. De asemenea entitatea arată că nevoia urgentă de a achiziționa astfel de tramvaie face imposibilă acceptarea unor perioade lungi necesare proiectării, construcției, testării si omologării unui tip de tramvai, care se dorește a fi vândut de un posibil ofertant ce nu a mai vândut un astfel de model".

Avand in vedere optiunea entitatii contractante de a achizitiona un model de tramvai care a mai fost produs și a fost omologat la producător, optiune legala, justificata si rezonabila, singura posibilitate de participare la procedura, cu oferta admisibila, a producatorului SC ..... SA ar fi incadrarea modelelor de tramvai deja produse de acesta (modelul ...aflat in functiune la .....) in specificatiile tehnice solicitate de ...

In principiu, entitatea contractanta stabileste toate conditiile de admisibilitate, toate specificatiile tehnice obligatorii si toate clauzele contractuale, de asa maniera, incat produsele achizitionate sa raspunda tuturor exigentelor avute in vedere la demararea procedurii.

Consiliul a constatat ca entitatea contractanta a prezentat (consemnate la pag. 27-40 din prezenta decizie) argumente pertinente pentru fiecare din aspectele din documentatie criticate de contestator la punctele B3-B30 din contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. ...../....., formulată de SC .....

SRL, cu doua exceptii (doua dintre specificatiile tehnice importante criticate la punctul B4) pe care le vom detalia in continuare.

Consiliul apreciaza ca oportune si suficiente si micile modificari ale documentatiei deja acceptate de entitatea contractanta (prin raspunsurile la notificari) la criticile formulate la punctele B11, B28, B29 si B30.

In ceea ce priveste situatia a doua cerinte impuse de entitatea contractanta la art. 1.3 lit. f și la art. 1.6.1 din caietul de sarcini respectiv cerința potrivit căreia „***tramvaiele să aibă în componența lor minim 5 module, respectiv burdufuri etanșe care asigură legătura elastică între caroseriile modulelor***" si cerinta potrivit căreia „***lungimea totală: între minim 29000 mm și maxim 32000 mm***", Consiliul apreciaza ca entitatea contractanta nu are justificari suficient de solide pentru limitele impuse mai sus, nu are documente probatorii pentru a demonstra necesitatea introducerii acestor limite, in conditiile in care cerintele mentionate mai sus sunt de natura a reduce in mod drastic concurenta cu incalcarea prevederilor art. 165 alin (6) din Legea nr. 99/2016:

„Art. 165. - (1) Specificaţiile tehnice sunt stabilite prin documentaţia de atribuire şi definesc caracteristicile solicitate privind lucrarea, serviciul sau produsele care fac obiectul achiziţiei.....

(6) ***Specificaţiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire şi nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate faţă de asigurarea unei concurenţe efective între operatorii economici***."

Entitatea contractanta are perfecta dreptate cand sustine ca interpretarea corecta a articolului citat mai sus este in sensul in care „*caracteristicile tehnice solicitate de entitatea contractantă, în baza necesităților acesteia, trebuie să poată fi îndeplinite de majoritatea producătorilor și nu de către toți producătorii*" dar, in speta, specificitatea deosebita a produselor care reprezinta obiectul achizitiei conduce la un numar foarte redus de posibili ofertanti si impune evitarea introducerii unor obstacole nejustificate faţă de asigurarea unei concurenţe efective.

Concret justificarea entitatii contractante pentru impunerea unui numar minim de „*5 module, respectiv burdufuri etanșe care asigură legătura elastică între caroseriile modulelor*" se limiteaza la o explicatie nefundamentata stiintific cu calcule si documente probatorii privind suprafața de maturare, citam: „*tramvaiul sa urmărească cat mai fidel geometria curbelor si suprafața de maturare a acestuia sa fie cat mai mica. Cu cat tramvaiul are mai multe segmente cu atât va urmări mai fidel geometria curbelor si va avea o suprafața de maturare mai mica. O suprafața de maturare mica este foarte importanta in cazul circulației tramvaielor pe drumul public.*"

Admitand ca, teoretic, un numar mai mare de module ar implica o suprafata de maturare mai redusa, totusi impactul neidentificat concret si oricum redus al acestei probleme nu justifica, in aprecierea Consiliului, impunerea unei cerinte imperative privind numarul minim de 5 module.

In ceea ce priveste lungimea minima a tramvaiului, entitatea contractanta a stabilit oricum la art. 1.3 lit. H din caietul de sarcini că tramvaiul trebuie să aibă „*o capacitate de transport totală de minim 290 locuri la 8 pers/mp (calculate la 0,125 m2/ călător în picioare conform*

Regulament CEE ONU R36, respectiv Directiva 2001/85/CE", cerinta obligatorie care nu va fi modificata.

Ori in conditiile in care capacitatea de transport totala este respectata conform directivelor si regulamentelor europene, impunerea unei lungimi minime de 29000 mm este excesiva.

In concluzie, pentru toate argumentele de mai sus, Consiliul va dispune modificarea textelor criticate din art. 1.3 lit. f și art. 1.6.1 din caietul de sarcini, astfel: „***tramvaiele să aibă în componența lor minim 3 module, respectiv burdufuri etanșe care asigură legătura elastică între caroseriile modulelor"*** si respectiv ***„lungimea totală: între minim 27000 mm și maxim 32000 mm***".

Toate celelalte critici formulate de SC ..... SA in cuprinsul contestației înregistrate la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. ...../..... vor fi respinse ca nefondate.

Prin similitudine, referitor la criticile formulate de SC ..... SA prin cea de-a doua contestatie înregistrată la CNSC cu nr. ...../....., Consiliul va dispune eliminarea Răspunsului nr. 5 din Clarificarea nr. 3/18.04..... emisa de entitatea contractanta si va respinge solicitarea contestatorului privind eliminarea/modificarea Răspunsului nr. 4 din Clarificarea nr. 3/18.04.....

In ceea ce priveste solicitarea contestatorului privind obligarea entității contractante la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul litigiu, Consiliul retine ca aceasta solicitare este in principiu admisibila în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (9) din Legea nr. 101/2016, dar urmeaza sa o respinga deoarece procentul criticilor admise este nesemnificativ in raport cu criticile apreciate ca nefondate formulate de SC ..... SA.

În consecință, luând în considerare cele mai sus menționate, în temeiul prevederilor art. 26 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va admite în parte contestațiile formulate de SC ..... SA în contradictoriu cu ... si va dispune modificarea documentatiei de atribuire, astfel:

1. modificarea art. 1.3 lit. f teza I din caietul de sarcini care va avea urmatorul cuprins: „*să aibă în componența lor minim 3 module, respectiv burdufuri etanșe care asigură legătura elastică între caroseriile modulelor*"
2. modificarea primei cerinte de la art. 1.6.1 din caietul de sarcini care va avea urmatorul cuprins: „*lungimea totală: între minim 27000 mm și maxim 32000 mm*"
3. eliminarea Răspunsului nr. 5 din Clarificarea nr. 3/18.04..... emisa de entitatea contractanta.

În temeiul prevederilor art. 26 alin (5) Consiliul va dispune continuarea procedurii prin efectuarea modificarilor dispuse si publicarea acestora in SEAP in termen de 10 zile de la comunicarea prezentei decizii.

Totodata, Consiliul va dispune decalarea datei limita de depunere a ofertelor la un interval de minimum 20 de zile de la publicarea in SEAP a modificarilor dispuse.

În temeiul prevederilor art. 26 alin (6) Consiliul va respinge ca nefondate toate celelalte critici formulate de contestatorul SC ..... SA.

În temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (9) din Legea nr. 101/2016, coroborate cu prevederile art. 451 din Codul de procedura civila, pentru motivele prezentate in motivare, Consiliul va respinge solicitarea contestatorului de obligare a entității contractante la plata cheltuielilor de judecată.

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

CONSILIUL DECIDE:

În temeiul art. 26 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, admite în parte contestațiile formulate de SC ..... SA în contradictoriu cu ... si dispune modificarea documentatiei de atribuire, astfel:

1. modificarea art. 1.3 lit. f teza I din caietul de sarcini care va avea urmatorul cuprins: „***să aibă în componența lor minim 3 module, respectiv burdufuri etanșe care asigură legătura elastică între caroseriile modulelor***"
2. modificarea primei cerinte de la art. 1.6.1 din caietul de sarcini care va avea urmatorul cuprins: „***lungimea totală: între minim 27000 mm și maxim 32000 mm***"
3. eliminarea Răspunsului nr. 5 din Clarificarea nr. 3/18.04..... emisa de entitatea contractanta.

În temeiul prevederilor art. 26 alin (5), dispune continuarea procedurii prin efectuarea modificarilor dispuse si publicarea acestora in SEAP in termen de 10 zile de la comunicarea prezentei decizii.

Totodata, dispune decalarea datei limita de depunere a ofertelor la un interval de minimum 20 de zile de la publicarea in SEAP a modificarilor dispuse.

În temeiul prevederilor art. 26 alin (6), respinge ca nefondate toate celelalte critici formulate de contestatorul SC ..... SA.

În temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (9) din Legea nr. 101/2016, coroborate cu prevederile art. 451 din Codul de procedura civila, pentru motivele prezentate in motivare, respinge solicitarea contestatorului de obligare a entității contractante la plata cheltuielilor de judecată.

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 alin. (1) din același act normativ, în termen de 10 zile de la comunicare.

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

...