



D.P. Nr. 356 / 12.02. 2019

ÎN ATENȚIA OPERATORILOR ECONOMICI INTERESAȚI

REFERITOR: Răspunsuri solicitări de clarificări

Răspunsurile la solicitările de clarificări referitoare la documentația de atribuire pentru procedura de licitație deschisă (on-line) în vederea atribuirii contractului de furnizare având ca obiect "Achiziționarea a 100 tramvaie" au fost formulate de beneficiarul produselor achiziționate, împreună cu Direcția Transporturi, în calitate de direcție inițiatoare.

Procedura de licitație deschisă a fost publicată:

- pe site-ul www.e-licitatie.ro anunțul de participare CN1007214 din data de 11.12.2018;
- pe site-ul <http://ted.europa.eu> anunțul de participare publicat în OJ cu nr. 2018/S 245-560435 din 20.12.2018.

Atașat prezentei vă transmitem răspunsurile la solicitările de clarificări primite până în a 40-a zi pentru prima sesiune de solicitări de clarificări înainte de data limită de depunere a ofertelor la procedura menționată mai sus.

Prezentul document conține 47 pagini + adresa de înaintare.

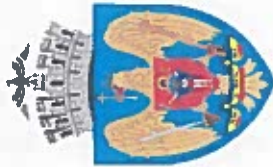
Cu deosebită considerație,

DIRECȚIA GENERALĂ ACHIZIȚII PUBLICE
DIRECTOR GENERAL
Eugen DAVIDOIU

DIRECȚIA PROCEDURI
DIRECTOR EXECUTIV
Dorina Elena POPA



Întocmit,
Andreea Ivascu, expert DGAP



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
DIRECȚIA GENERALĂ ACHIZIȚII
PUBLICE

Direcția Proceduri



romania2019.eu
PROIECT FINANȚAT DE UNIUNEA EUROPEANĂ

Nr. Crt.	Solicitari de clarificari transmise de catre operatorii economici	Raspunsul Autoritatii Contractante
Intrebare nr. 1	<p>Prin prezenta va transmit solicitarea de a depune in SICAP caietul de sarcini astfel incat toate cerintele(cuvintele) sa fie lizibile.</p> <p>Pentru exemplificarea celor mai sus mentionate va transmit cateva exemple care fac ca aceste cerinte sa fie neclare : Astfel :</p> <ul style="list-style-type: none">-la .pagina 49 "portalul de service alprodicatorului.....;-la pagina 44 " tehnologie fara fir..... "-la pagina 32... "transponderului pentru "-la pagina 31.... "separat fata de celelalte.... "-la pagina 25"serverul este de 2..... "-la pagina 24"conform VDV.... "-la pagina 20 ".....regim online 3G..... "-la pagina 13"in exploatare.... "-la pagina 11 " interschimbabile.... "-la pagina 1 "echipamentele de....si depanare. <p>Pe langa ilizibilitatea cuvintelor nu se vede nici numerotarea paginilor din cauza acoperirii acestora cu stampila STB.</p> <p>Consideram ca unele dintre cerinte contin date/cifre care pot fi interpretabile si care prin ilizibilitatea cuvintelor pot duce la neintelegeri ale specificatiilor caietului de sarcini avand ca urmare eventuale contestatii.</p>	Raspuns nr. 1
Intrebare nr. 2	<p>In documentatia de atribuire, documentul Cerinte tehnice minimale – tramvale din gama 27 m, face referire la tramvale de 27 m. In cuprinsul documentului PROPUNERE TEHNICA – MATRICE DE CONFORMITATE care este in fapt Caietul de sarcini (vezi capitolul 1.1. generalitati, 5. Conditii privind infrastructura) se face referire la tramvaie din gama de 36 m, solicitam clarificarea gamei de tramvaie care face obiectul licitatiei.</p>	Raspuns nr. 2
Intrebare nr. 3	<p>In legatura cu cerinta prevazuta la pct.III. 1.3. a) Capacitatea tehnica si/sau Profesionala din Fisa de Date a Achizitiei avand urmatorul continut: <i>Ofertantul va prezenta lista principalelor livrari de produse efectuate in</i></p>	Raspuns nr. 3

ultimii 3 ani, raportati la termenul limita pentru depunerea ofertelor, din care sa rezulte ca a livrat/furnizat produse similare cu cele care fac obiectul achizitiei, la nivelul unuia sau mai multor contracte in valoare cumulata de minim 28.000.000 lei, cu indicarea datelor si a beneficiarilor publici sau private.

Experienta similara poate fi demonstrata prin orice documente din care rezulta informatiile solicitate, cum ar fi:

Copii ale contractelor prin care sa se faca dovada ca au fost livrate produse similare de complexitate comparabila cu cele care fac obiectul contractului (ex: material rulant pentru transport calatori, proiectate sa transporte persoane (inclusiv valmanul), care se deplaseaza pe sine si este conectat la conductor electrici (Rame CF Electrice, rame/vagoane de metrou, automobile transportate pe cale ferata, identitatea partilor, valoarea contractelor, perioada de desfasurare.

Fiecare document edificator va fi insotit de un document constatator emis de catre beneficiarul vehiculelor.

Se va accepta orice document atata timp cat acesta prezinta informatiile solicitate de autoritatea contractanta.

Avand in vedere dispozitiile art. 179 lit. b) din Legea nr. 98/2016 privind achizitiile publice, precum si cele ale art. 9 din Instructiunea ANAP nr. 2/2017 emisa in aplicarea prevederilor art. 178 si art. 179 lit. A) si b) din Legea nr. 98/2016 privind achizitiile publice, cu completarile ulterioare, respectiv a prevederilor art. 191 si art. 192 lit. a) si b) din Legea nr. 99/2016 privind achizitiile sectoriale, consideram ca cerinta sus-citata este restrictiv intrucat in procedura de fata autoritatea contractanta impune o cerinta de calificare cu privire la prezentarea unor dovezi privind prestarea de servicii similare intr-o perioada mai mica de 3 ani, in conditiile in care la nivelul pietei de profil relevante cererea apare la interval mari de timp datorita faptului ca produsele se incadreaza intr-un segment de nisa si implica si o perioada lunga de timp pentru obtinerea rezultatelor prestarii serviciilor. In acest sens, este relevant faptul ca in ultimii 3 ani nu s-au organizat, atribuit si finalizat proceduri de atribuire de contracte de livrare de produse similare obiectului contractului ce face obiectul prezentei proceduri de achizitie publica nici in Romania si nici in Europa.

In acest sens, avand in vedere faptul ca formularea textului art. 179 lit. b) din Legea nr. 98/2016 permite extinderea termenului cu mai mult de 3 ani in urma in cazul special mentionate detaliate prin Instructiunea ANAP nr.

profesională pe care le-a considerat necesare și adecvate pentru a se asigura că operatorii economici dețin resursele umane și tehnice și experiența necesare pentru a executa contractul de achiziție publică la un standard de calitate corespunzător. (2) Cerințele privind capacitatea tehnică și profesională stabilite de autoritatea contractantă au vizat în special existența unui nivel corespunzător de experiență, prin raportare la contractele executate în trecut. (...), solicitând operatorului economic posibil ofertant, în conformitate cu prevederile art.179 din Legea 98/2016 să facă dovada îndeplinirii cerințelor privind capacitatea tehnică și profesională prin prezentarea, unor informații și documente: (...) cum ar fi lista principalelor livrări de produse efectuate în cursul unei perioade care acoperă cel mult ultimii 4 ani, cu indicarea valorilor, datelor și a beneficiarilor publici sau privați.

Autoritatea Contractantă motivează alegerea cerinței prin faptul ca:

- la nivelul pietei de profil relevante, cererea de tramvaie apare la intervale mari de timp;
- caracterul și complexitatea contractului care nu este data de numărul de tramvaie ce fac obiectul acestuia, ci de caracteristicile tehnice și funcționale ale tramvaielor. Tocmai din acest motiv, important pentru autoritatea contractantă este să aibă certitudinea că ofertanții participanți la procedură au capacitatea de a construi tramvaiul solicitat de aceasta, care să îndeplinească întocmai toate cerințele prevăzute în documentația de atribuire. Aceasta întrucât, odată omologat prototipul (primul produs), operatorul economic urmează să execute și restul de produse din respectiva serie.

Mentionam ca cerinta a fost stabilita în conformitate cu:

- prevederile art. 8 alin (4) din Instructiunea nr. 2/2017 „Nu se considera restrictiv atunci când o autoritate/entitate contractantă impune, în scopul asigurării unui nivel corespunzător al concurenței, o cerință de calificare cu privire la prezentarea unor dovezi privind furnizarea de produse similare într-o perioadă mai mare de 3 ani, în situații cum ar fi cea în care la nivelul pietei de profil relevante se înregistrează o cerere mică pentru asemenea produse și/sau aceasta apare la intervale mari de timp datorită nivelului ridicat de tehnologizare și/sau specializare, faptului că acestea se încadrează într-un segment de nișă sau au un ciclu lung de fabricație.”
- prevederile art. 3 alin (4) din Instructiunea nr. 2/2017 „Prin excepție de la cele prevăzute la alin.(3), nivelul impus cerinței privind experiența similară poate depăși plafoanele menționate la lit.b) în situația în care demonstrarea

	<p>2/2017, si ca prezenta procedura de atribuire se incadreaza in situatiile de exceptie prevazute in cuprinsul Instructiunii ANAP nr. 2/2017, solicitam clarificarea/remedierea acestei cerinte in sensul extinderii termenului de 3 ani stabilit prin documentatia de atribuire de la 3 ani la 5 ani in urma.</p>		<p><i>capacității tehnice și organizatorice a candidatului/ofertantului presupune, prin prisma obiectului contractului de achiziție publică/de achiziție sectorială/acordului-cadru ce urmează a fi atribuit, realizarea de către respectivul operator economic candidat/ofertant a unui număr mai mare de exerciții aferente îndeplinirii unor activități/acțiuni similare, din punctul de vedere a complexității, cu contractul în cauză. Prin noțiunea de exercițiu se înțelege derularea tuturor activităților aferente îndeplinirii proces necesar pentru obținerea rezultatului final, respectiv îndeplinirea indicatorilor de performanță ce descriu obiectivul urmărit”.</i></p> <p>Autoritatea Contractanta considera ca stabilirea perioadei pentru livrările de produse similare efectuate în ultimii 4 ani nu are ca efect restrângerea concurenței prin restricționarea participării la procedură a operatorilor economici care, deși au capacitatea de a construi tramvaie la nivelul de calitate solicitat, nu au livrat produse similare celor din prezenta procedură în primii 3 ani, ci dimpotrivă va asigura un nivel corespunzător de concurență.</p>
<p>Intrebare nr. 4</p>	<p>Deoarece perioada de pana la 14.02.2019, data limita de depunere a documentatiei in SEAP se suprapune cu perioada vacantei de iarna pe care majoritatea firmelor de stat sau private o acorda cu ocazia sarbatorilor de iarna precum si datorita complexitatii cerintelor din documentatia de atribuire, in vederea pregatirii corespunzatoare a ofertei, solicitam prelungirea perioadei de depunere a ofertei cu o luna, pana la data de 14.03.2019 ora 15.00.</p>	<p>Raspuns nr. 4</p>	<p>In legătură cu această solicitare, precizăm că Autoritatea Contractantă a adoptat măsuri de remediere, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autoritatea contractanta prin masurile de remediere a prelungit data limita de depunere a ofertelor pana pe data de 15.03.2019. Conform prevederilor legale se accepta in cadrul masurilor de remediere, 2 (doua) sesiuni de clarificari pentru care termenele vor fi stabilite, astfel incat sa fie respectate termenele necesare pentru controlul ex-ante, în conformitate cu Decizia ANAP nr.10006 / 12.12.2018. - Numarul de zile pana la care se pot solicita clarificari inainte de data limita de depunere a ofertelor /candidaturilor este de 40 de zile pentru prima sesiune și de 25 de zile pentru a doua sesiune. Autoritatea contractantă răspunde solicitărilor de clarificari, cu 30 de zile înainte de data limită de depunere a ofertelor în prima sesiune și cu 15 zile înainte de data limită de depunere a ofertelor, pentru a doua sesiune.
<p>Intrebare nr. 5</p>	<p>Decalarea termenului pana la care ofertantii interesati pot solicita clarificari pana la data de 31.01.2019.</p>	<p>Raspuns nr. 5</p>	<p>În legătură cu această solicitare, arătăm că Autoritatea contractantă a adoptat măsuri de remediere, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autoritatea contractanta prin masurile de remediere a prelungit data limita de depunere a ofertelor pana pe data de 15.03.2019. Conform prevederilor legale

			<p>se accepta in cadrul masurilor de remediere, 2 (doua) sesiuni de clarificari pentru care termenele vor fi stabilite, astfel incat sa fie respectate termenele necesare pentru controlul ex-ante, in conformitate cu Decizia ANAP nr.10006 / 12.12.2018.</p> <p>- Numarul de zile pana la care se pot solicita clarificari inainte de data limita de depunere a ofertelor /candidaturilor este de 40 de zile pentru prima sesiune și de 25 de zile pentru a doua sesiune. Autoritatea contractantă răspunde solicitărilor de clarificari, cu 30 de zile înainte de data limită de depunere a ofertelor în prima sesiune și cu 15 zile înainte de data limită de depunere a ofertelor, pentru a doua sesiune.</p>
<p>Intrebare nr. 6</p>	<p>Decalarea termenului limita de depunere a ofertelor/ candidaturilor pana la data de 10.04.2019.</p> <p>Motivarea solicitarilor noastre este legata de faptul ca Anuntul de participare nr. CN 1007214 a fost publicat in SICAP cu putin timp inainte de perioada sarbatorilor de Craciun, cand o mare parte dintre companii ofera angajatiilor proprii o perioada indelungata de vacanta.</p> <p>De asemenea, solicitarile noastre vin dupa o analiza atenta a cerintelor autoritatii contractante si care au dus la concluzia ca, pentru a putea pregati o oferta competitiva pentru o achizitie atat de importanta, va fi nevoie de elaborarea unui numar foarte mare de documente tehnice, va fi nevoie de timp alocat pentru obtinerea de Certificate/ autorizari/ buletine de incercare, etc. pentru indeplinirea cerintelor aferente criteriilor de evaluare si, mai ales, va fi nevoie de o perioada foarte mare de timp pentru TRADUCEREA AUTORIZATA A TUTUROR documentelor (mai ales a specificatiilor tehnice).</p>	<p>Raspuns nr. 6</p>	<p>Autoritatea contractantă a adoptat măsuri de remediere, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autoritatea contractantă prin măsurile de remediere a prelungit data limita de depunere a ofertelor pana pe data de 15.03.2019. Conform prevederilor legale se accepta in cadrul masurilor de remediere, 2 (doua) sesiuni de clarificari pentru care termenele vor fi stabilite, astfel incat sa fie respectate termenele necesare pentru controlul ex-ante, in conformitate cu Decizia ANAP nr.10006 / 12.12.2018. - Numarul de zile pana la care se pot solicita clarificari inainte de data limita de depunere a ofertelor /candidaturilor este de 40 de zile pentru prima sesiune și de 25 de zile pentru a doua sesiune. Autoritatea contractantă răspunde solicitărilor de clarificari, cu 30 de zile înainte de data limită de depunere a ofertelor în prima sesiune și cu 15 zile înainte de data limită de depunere a ofertelor, pentru a doua sesiune.
<p>Intrebare nr. 7</p>	<p>Avand in vedere Reglementarea Europeana ECE R107 in privinta vehiculelor M2 si M3 (pe care o atasam la prezenta), de care consideram ca autoritatea contractanta trebuie sa tina cont pentru a da posibilitatea participatii la procedura a cat mai multor producatori europeni, va solicitam sa acceptati corelarea prevederilor Reglementarii Europene ECE R107, in special punctul 3.5. de la pagina 96 "Panta oricarui pasaj, pasaj de acces sau suprafata de podea intre orice scaun cu prioritate sau spatiu pentru scaunul cu rotile si cel pentru scaunul cu rotile si cel putin o intrare si o iesire sau o intrare si iesire combinata nu trebuie sa depaseasca 8%. Astfel de suprafete inclinate trebuie prevazute cu o suprafata rezistenta la alunecare", cu prevederile</p>	<p>Raspuns nr. 7</p>	<p>Cerinta privind echiparea cu boghiuri pivotante impune o solutie de amenajare a caroseriei care impune ca cerinta privind inclinarea maxima a podelei in interior de maxim 8% dar cu o diferenta de nivel de maxim 150 mm; nu se admit trepte pe directia longitudinala sau pe culoar in linie dreapta. Aceasta cerinta corespunde cu prevederile Reglementarii Europene ECE R107, punctul 3.5. de la pagina 96 "Panta oricarui pasaj, pasaj de acces sau suprafata de podea intre orice scaun cu prioritate sau spatiu pentru scaunul cu rotile si cel putin o intrare si o iesire sau o intrare si iesire combinata nu trebuie sa depaseasca 8%. Astfel de suprafete inclinate trebuie prevazute cu o suprafata rezistenta la alunecare".</p> <p>Aceasta sollicitare a fost facuta de mai multi operatori economici potentialii</p>

<p>Caietului de sarcini din documentatia de atribuire Cap. 6 CERINTE CONSTRUCTIVE GENERALE – 6.1. SPECIFICATII CONSTRUCTIVE – PAG. 10:</p>	<p>Inclinarea maxima a podelei in interior</p>	<p>6%, dar cu o diferenta de nivel de maxim 50 mm; nu se admit trepte pe directia longitudinala sau pe culoar in line dreapta</p>	<p>Inclinarea maxima a podelei in interior</p>	<p>8%, dar cu o diferenta de nivel maxim 150 mm; nu se admit trepte pe directia longitudinala sau pe culoar in line dreapta</p> <p>De asemenea, facem mentiunea ca inaltimea podelei in zona deasupra boghiului va respecta intodeauna panta maxima de inclinare de 8%.</p> <p>In continuare tinem sa mentionam, ca, un eventual raspuns pozitiv la cerinta noastra, ar fi in concordanta si cu art. 13 al Caietului de sarcini: <i>"Tipul boghiurilor: liber pivotante cu osii sau osii false."</i></p> <p>Deoarece Autoritatea Contractanta accepta in mod egal solutiile cu osii si osii false, panta de inclinare de max. 6% este realizabila doar cu solutia de osie falsa, nu in sa cu solutia boghiului cu osie (conexiunea fixa a perechii de roti). Pentru solutia cu osie ar fi necesar sa se accepte o panta de inclinare a podelei in zona deasupra boghiului de max. 8%.</p>	<p>Referitor la caietul de sarcini, capitolul 27. INSTALATIA DE CURENT DE RETUR, va solicitam sa detalii cerinta din paragrah: Ofertantul va preciza in oferta tehnica schemele masa (impamantare) ale tramvaiului, cu precizarea separarii circuitelor electronice de cele electrice.</p>	<p>participanti si nu constituie un avantaj creat pentru o anumita firma fiind prevazuta in standardul international din acest domeniu pentru autovehicule de transport public. Prin similitudine aceasta prevedere se poate aplica si la vehiculele de transport public urban pe sine.</p> <p>Se accepta aceasta modificare ca masura de remediere.</p>		<p>Cerinta privind prezentarea schemelor de masa (impamantare) ale tramvaiului este strans legata de necesitatea verificarii circuitului electric de retur al curentului deoarece in cazul in care contactul de impamantare sau circuitul electric al curentului de retur nu functioneaza corespunzator curentul electric gaseste cai de strapungere cu scantei si afectarea rezistentei mecanice a elementelor structurii de rezistenta ale boghiurilor si vagonului. Este obligatoriu prezentarea la oferta a schemelor de masa (impamantare) ale tramvaiului cu indicarea punctelor de masura si a cerintelor privind rezistenta electrica in punctele respective.</p> <p>- cerinta privind separarea circuitelor electrotehnice generale de circuitele electronice este o necesitate legata de protectia circuitelor electronice la efectele fenomenului de autoinductie deoarece in circuitele electrotehnice inchiderea respectiv deschiderea unor circuite ca urmare a unor comenzi duce</p>
<p>Intrebare nr. 8</p>		<p>Raspuns nr. 8</p>						

<p>Intrebare nr. 9</p>	<p>In conformitate cum practica din cadrul contractelor de achizitie publica si legislatia in vigoare, va solicitam reformularea art.10.10 din Draftul contractului de furnizare dupa cum urmeaza: <i>10.10. Garantia tehnica de buna executie se va elibera in etape, in termen de 15 zile de la iesirea din garantie a fiecarui tramvai livrat, catre 1% din totalul garantiei corespunzator fiecarui tramvai individual livrat.</i></p>	<p>Raspuns nr. 9</p>	<p>la descarcarea energiei immagazinate in bobine, rezistenta, condensatori fapt care produce autoinductie si poate afecta circuitele electronice.</p>
<p>Conform Deciziei CNSC nr.64/ C7/ 3596 din 14.01.2019, „Prerogativele de putere publică ale administrației publice locale au la bază faptul că administrația încheie contractul în scopul de a satisface un interes general, ceea ce dă administrației posibilitatea de a impune clauze exorbitante în contract, de a controla modul de executare a contractului și de a dispune rezilierea contractului atunci când interesul public nu mai primește, prin executarea contractului, o satisfacție completă și continuă.</p> <p>Clauzele exorbitante sunt clauze derogatorii de la dreptul comun și care consacră puteri sporite în favoarea entității publice pe considerentul ocrotirii interesului public. Acestea sunt de obicei prevăzute în caietul de sarcini, precum și în actul normativ care reglementează respectivul contract (de exemplu dreptul de denunțare unilaterală a contractului de concesiune a bunurilor proprietate publică de către entitatea publică contractantă atunci când interesul public o cere, în condițiile OUG nr. 54/2006, clauză care prevede dreptul administrației de a modifica unilateral partea reglementară a contractului etc.).</p> <p>Astfel, orice contract cu o entitate publică centrală sau locală cuprinde clauze ce pot fi considerate exorbitante pentru particulari, dată fiind calitatea aparte a beneficiarului și destinația vizând interesul public a contractului.</p> <p>În consecință, se reține că și contractele de achiziție publică presupun anumite rigori pe care trebuie să le accepte cei care doresc să se implice într-o relație contractuală cu statul sau cu entitățile sale publice. Nimic nu oprește operatorul economic, posibil ofertant să nu participe la licitația în curs dacă nu dorește să își asume clauzele exorbitante pe care le presupune orice contract administrativ, cum sunt cele enumerate la art. 2 lit. c) din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, în rândul cărora se încadrează și contractele de achiziție publică, în condițiile în care la art. 8 alin. (3) din același act normativ este prevăzut că la soluționarea litigiilor care apar în fazele premergătoare încheierii unui contract administrativ, precum și orice litigii legate de încheierea, modificarea, interpretarea, executarea și încetarea contractului administrativ, se are în vedere regula după care principiul</p>	<p>Conform Deciziei CNSC nr.64/ C7/ 3596 din 14.01.2019, „Prerogativele de putere publică ale administrației publice locale au la bază faptul că administrația încheie contractul în scopul de a satisface un interes general, ceea ce dă administrației posibilitatea de a impune clauze exorbitante în contract, de a controla modul de executare a contractului și de a dispune rezilierea contractului atunci când interesul public nu mai primește, prin executarea contractului, o satisfacție completă și continuă.</p> <p>Clauzele exorbitante sunt clauze derogatorii de la dreptul comun și care consacră puteri sporite în favoarea entității publice pe considerentul ocrotirii interesului public. Acestea sunt de obicei prevăzute în caietul de sarcini, precum și în actul normativ care reglementează respectivul contract (de exemplu dreptul de denunțare unilaterală a contractului de concesiune a bunurilor proprietate publică de către entitatea publică contractantă atunci când interesul public o cere, în condițiile OUG nr. 54/2006, clauză care prevede dreptul administrației de a modifica unilateral partea reglementară a contractului etc.).</p> <p>Astfel, orice contract cu o entitate publică centrală sau locală cuprinde clauze ce pot fi considerate exorbitante pentru particulari, dată fiind calitatea aparte a beneficiarului și destinația vizând interesul public a contractului.</p> <p>În consecință, se reține că și contractele de achiziție publică presupun anumite rigori pe care trebuie să le accepte cei care doresc să se implice într-o relație contractuală cu statul sau cu entitățile sale publice. Nimic nu oprește operatorul economic, posibil ofertant să nu participe la licitația în curs dacă nu dorește să își asume clauzele exorbitante pe care le presupune orice contract administrativ, cum sunt cele enumerate la art. 2 lit. c) din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, în rândul cărora se încadrează și contractele de achiziție publică, în condițiile în care la art. 8 alin. (3) din același act normativ este prevăzut că la soluționarea litigiilor care apar în fazele premergătoare încheierii unui contract administrativ, precum și orice litigii legate de încheierea, modificarea, interpretarea, executarea și încetarea contractului administrativ, se are în vedere regula după care principiul</p>		

			<p>libertății contractuale este subordonat principiului priorității interesului public.”</p> <p>Prin instituirea garanției tehnice de buna executie Autoritatea Contractanta a asigurat urmarirea fiabilitatii tramvaielor livrate in cadrul contractului si siguranta circulatiei. <u>La finalizarea perioadei de garantie fara observatii se va elibera garantia tehnica de buna executie pe loturi asa cum este prevazut in draftul de contract.</u></p> <p>Ne mentinem punctul de vedere tinand cont de eliberarea garanției tehnice de buna executie pe loturi de 25 de bucati.</p>
<p>Intrebare nr. 10</p>	<p>La art. 11.1 din Draftul de contract de furnizare avand ca obiect "Achizitionarea a 100 tramvaie" se precizeaza:</p> <p>11.1. Furnizorul se obliga sa obtina omologarea de tip a tramvaiului cap de serie de catre AFER, in termen de maxim 120 luni (9 luni pentru prototip si 3 luni de la omologare) de la semnarea contractului, pe cheltuiala si riscul sau. In caietul de sarcini, punctual 1.1, se precizeaza:</p> <p>Ofertantul se obliga sa livreze primul tramvai, in termen de maxim 9 luni de la semnarea contractului. Dupa livrare ofertantul se obliga in maxim 3 luni sa realizeze omologarea de tip a tramvaiului cap de serie, la achizitor, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firma de produs si a cerintelor si reglementarilor in vigoare in Romania la data semnării contractelor.</p> <p>Va solicitam sa modificati termenul de livrare a primului tramvai de la 9 luni la 12 luni de la semnarea contractului. In consecinta, va rugam sa reformulati art 11.1. din Draftul de contract de furnizare dupa cum urmeaza:</p> <p>11.1. Furnizorul se obliga sa obtina omologarea de tip a tramvaiului cap de serie de catre AFER, interment de maxim 15 luni (12 luni pentru prototip si 3 luni de la omologare) de la semnarea contractului, pe cheltuiala si riscul sau.</p> <p>Va solicitam de asemenea sa modificati corespunzator si prevederea de la punctual 1.1 din caietul de sarcini.</p> <p>Tinand cont de cele de mai sus, va solicitam sa modificati formularul Grafic de livrare tramvaie minim din draftul de de contract in conformitate cu Anexa 1 de mai jos. Astfel, durata contractului prevazuta la sectiunea II, paragraful II.2.7) Durata contractului, a acordului - cadru sau a sistemului dinamic de achizitie, Durata concesiunii, ramane tot 37 luni.</p>	<p>Raspuns nr. 10</p>	<p>In legătură cu această solicitare, precizam că Autoritatea Contractantă a adoptat măsuri de remediere, masuri pe care CNSC le considera suficiente și prin urmare a modificat termenul de livrare al tramvaiului cap de serie de la 9 luni la 12 luni pastrandu-se termenul de omologare de 3 luni la AFER.</p> <p>Conform solicitarilor din Caietul de Sarcini si din proiectul de contract, tramvaiele nu pot fi prototipuri si nici echipamentele principale utilizate pentru dotarea acestora, rezultand un tramvai fabricatie de serie, pentru care exista omologari in state membre UE. Datorita acestui fapt, procedura de omologare cu AFER va tine cont de existenta omologarilor in alte state membre UE pe baza principiului recunoasterii reciproce.</p> <p>Avand in vedere faptul ca in prezent piata de achizitii, respectiv de fabricatie si comercializare a tramvaielor a evoluat foarte mult si exista o cerere mare de tramvaie noi pe piață, furnizorii de echipamente necesare pentru fabricatia tramvaiului din industria orizontala au comenzi pentru livrarea unui numar sporit de produse, fapt care duce la marirea termenelor de livrare.</p> <p>Avand in vedere ca echipamentele din alcatuirea tramvaiului au ciclul lung de fabricatie si livrare, de exemplu pentru sisteme de frână circa 6 luni, pentru pantograf circa 6 luni, boghiuri 4-6 luni, etc. este necesar ca furnizorul, dupa semnarea contractului sa realizeze adaptarea proiectului de tramvai, sa redacteze specificatiile tehnice si sa lanseze comenzi de aprovizionare. Pentru aceasta activitate termenul de 9 luni necesar pentru productia primului tramvai respectiv capul de serie poate fi prelungit cu 3 luni pentru a nu ingradi competitia.</p> <p>- Tinand cont de solicitarea transmisa de catre un operator economic, prin masurile de remediere adoptate de Autoritatea Contractanta, a modificat termenul de livrare al tramvaiului cap de serie de la 9 luni la 12 luni,</p>

pastrandu-se termenul de omologare de 3 luni la AFER.
 - Se mentioneaza ca aceasta solicitare este facuta si de alti potentialii ofertanti in cererile de clarificari primite de Autoritatea Contractanta.

Rezulta ca prin masuri de remediere, Autoritatea Contractanta a modificat corespunzator urmatoarele:

- S-a modificat termenul de livrare pentru cap de serie de la 9 luni la 12 luni
- Termenul de livrare pentru tramvaiul cap de serie omologat AFER este de 15 luni de la semnarea contractului.
- Termenele de livrare din graficul de livrare anexa la draftul de contract s-au modificat astfel:
 - Anul 1 – fara livrare
 - Anul 2 – 1 tramvai cap de serie omologat plus 36 de tramvaie. TOTAL anul 2, 37 de tramvaie
 - Anul 3 – 48 de tramvaie
 - Anul 4 – 15 tramvaie

Graficul de livrare tramvaie astfel modificat va deveni anexa (anexa 1) la draftul de contract, astfel:

Anul 1 de contract													
Luna	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total an 1
Tramvai (gama 36 m)													.

Anul 2 de contract													
Luna	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total an 2
Tramvai (gama 36 m)			1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	37

Anul 3 de contract													
Luna	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total an 3
Tramvai (gama 36 m)			4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	48

Luna	Anul 4 de contract												Total	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		Total an 4
Tramvai (gama 36 m)	4	4	4	3									15	100

***Notă: Conform graficului, Luna 1 din Anul 1 de contract este luna imediat următoare semnării contractului de furnizare tramvaie.**

Autoritatea contractanta considera ca cerinta privind livrarea unui tramvai de serie, omologat intr-una dintre tarile Uniunii Europene pe baza verificarii conformitatii cu prevederile standardelor europene in domeniu, dotarea cu echipamente IT privind informarea calatorilor supravegherea video numarare calatori etc se incadreaza in perioada prevazuta pentru fabricatia tramvaiului cap de serie. Autoritatea contractanta are in vedere interesul public respectiv dotarea cat mai urgenta cu tramvaie noi pentru imbunatatirea transportului public, combaterea poluarii si cresterea atractivitatii transportului public pentru reducerea accesului autoturismelor cu motoare cu combustie interna care polueaza, creeaza aglomeratie si blocaje in circulatie.

Conform Deciziei CNSC nr.64/ C7/ 3596 din 14.01.2019, măsura de remediere a fost considerată suficientă având în vedere ca în masura în care interesul public nu este satisfăcut decât în condițiile în care autoritatea contractantă achiziționează cele 100 de tramvaie ce fac obiectul prezentei proceduri de achiziție publică, în termene de livrare stabilite, orice întârziere conduce la nerealizarea planului de transport, nerealizarea numărului de călători transportați, crearea de aglomerație și disconfort a călătorilor, creșterea nejustificată a gradului de uzură a parcului existent, în cuprinsul strategiei de contractare nr. 1239.1/03.12.2018 ce se regăsește în cadrul dosarului achiziției fiind făcute precizări inclusive în referire la (iniile pe care vor fi repartizate tramvaiele achiziționate în urma finalizării prezentei proceduri de atribuire.

Conform Deciziei CNSC nr.64/ C7/ 3596 din 14.01.2019, „Prerogativele de putere publică ale administrației publice locale au la bază faptul că administrația încheie contractul în scopul de a satisface un interes general, ceea ce dă administrației posibilitatea de a impune clauze exorbitante în contract, de a controla modul de executare a contractului și de a dispune

Raspuns
nr. 11

Referitor la art. 11.3, punctual c) alineatul 2 din Draftul de contract de furnizare, va solicitam sa reformulati acest alineat dupa cum urmeaza:
Urmatoarea documentatie (in limba romana si/sau engleza) va fi furnizata pe suport informatic (20 seturi) si cu acces online permanent la portalul service al producatorului (min 16 utilizatori).

Intrebare
nr. 11

rezilierea contractului atunci când interesul public nu mai primește, prin executarea contractului, o satisfacție completă și continuă.

Clauzele exorbitante sunt clauze derogatorii de la dreptul comun și care consacră puteri sporite în favoarea entității publice pe considerentul ocrotirii interesului public. Acestea sunt de obicei prevăzute în caietul de sarcini, precum și în actul normativ care reglementează respectivul contract (de exemplu dreptul de denunțare unilaterală a contractului de concesiune a bunurilor proprietate publică de către entitatea publică contractantă atunci când interesul public o cere, în condițiile OUG nr. 54/2006, clauză care prevede dreptul de control al entității publice, clauza care prevede dreptul administrației de a modifica unilateral partea reglementară a contractului etc.).

Astfel, orice contract cu o entitate publică centrală sau locală cuprinde clauze ce pot fi considerate exorbitante pentru particulari, dată fiind calitatea apartenenței beneficiarului și destinația vizând interesul public a contractului.

În consecință, se reține că și contractele de achiziție publică presupun anumite rigori pe care trebuie să le accepte cei care doresc să se implice într-o relație contractuală cu statul sau cu entitățile sale publice. Nimic nu oprește operatorul economic, posibil ofertant să nu participe la licitația în curs dacă nu dorește să își asume clauzele exorbitante pe care le presupune orice contract administrativ, cum sunt cele enumerate la art. 2 lit. c) din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, în rândul cărora se încadrează și contractele de achiziție publică, în condițiile în care la art. 8 alin. (3) din același act normativ este prevăzut că la soluționarea litigiilor care apar în fazele premergătoare încheierii unui contract administrativ, precum și orice litigii legate de încheierea, modificarea, interpretarea, executarea și încetarea contractului administrativ, se are în vedere regula după care principiul libertății contractuale este subordonat principiului priorității interesului public”.

Autoritatea Contractantă își menține solicitarea de la art. 11.3 pct. c) alineat 2 deoarece documentația este necesară pentru personalul de exploatare din depouri și trebuie să fie explicită și ușor de utilizat de personalul tehnic din sectorul de mentenanță și respectiv de exploatare (conducătorii de tramvai) în cadrul procesului de exploatare.

<p>Intrebare nr. 12</p>	<p>Tinand cont de complexitatea produselor contractate (tramvaie) si de faptul ca este posibila aparitia necesitatii de a utiliza piese de schimb care nu se gasesc in stocul de piese estimate, si deci este uneori necesara aprovizionarea acestora de la furnizori, proces care poate dura, va solicitam sa reformulati paragraful 13.9 din Draftul de contract de furnizare dupa cum urmeaza:</p> <p><i>13.9 Remedierea defectiunilor in termen de garantie se va realiza fara penalitati, in maxim 3 zile pentru interventiile care necesita demontari de agregate / echipamente.</i></p>	<p>Raspuns nr. 12</p>	<p><u>Autoritatea Contractantă își menține punctul de vedere deoarece pentru o serie de 100 de tramvaie si o perioada de garantie de 5 ani este necesar ca furnizorul sa asigure un stoc de piese, agregate si echipamente care sa permita reparatia respectiv scoaterea din imobilizare in Termenul de Garantie conform cerintelor din documentatia de achizitie. Termenele stabilite respectiv 24h/48h sunt foarte realiste si pot fi respectate in cazul existentei unui service bine dotat cu personal instruit si cu stocul de piese necesar pentru reparatii. Autoritatea contractanta a luat in considerare interesul public pentru asigurarea unui parc de tramvaie noi care sa asigure conditii de siguranta si regularitatea circulatiei. Lipsa de fiabilitate care duce la retragerea din circulatie prin impingere sau remorcare creeaza mari probleme in circulatia tramvaielelor si nu se poate accepta marirea perioadei de reparatie in termen de garantie fara penalitati.</u></p>
<p>Reiterăm faptul că în conformitate cu Decizia CNSC nr.64/ C7/ 3596 din 14.01.2019, „Prerogativele de putere publică ale administrației publice locale au la bază faptul că administrația încheie contractul în scopul de a satisface un interes general, ceea ce dă administrației posibilitatea de a impune clauze exorbitante în contract, de a controla modul de executare a contractului și de a dispune rezilierea contractului atunci când interesul public nu mai primește, prin executarea contractului, o satisfacție completă și continuă.</p>	<p>Clauzele exorbitante sunt clauze derogatorii de la dreptul comun și care consacră puteri sporite în favoarea entității publice pe considerentul ocrotirii interesului public. Acestea sunt de obicei prevăzute în caietul de sarcini, precum și în actul normativ care reglementează respectivul contract (de exemplu dreptul de denunțare unilaterală a contractului de concesiune a bunurilor proprietate publică de către entitatea publică contractantă atunci când interesul public o cere, în condițiile OUG nr. 54/2006, clauză care prevede dreptul de control al entității publice, clauza care prevede dreptul administrației de a modifica unilateral partea reglementară a contractului etc.).</p>	<p>Astfel, orice contract cu o entitate publică centrală sau locală cuprinde clauze ce pot fi considerate exorbitante pentru particulari, dată fiind calitatea aparte a beneficiarului și destinația vizând interesul public a contractului.</p>	<p>În consecință, se reține că și contractele de achiziție publică presupun anumite rigori pe care trebuie să le accepte cei care doresc să se implice într-</p>

			<p>o relație contractuală cu statul sau cu entitățile sale publice. Nimic nu oprește operatorul economic, posibil ofertant să nu participe la licitația în curs dacă nu dorește să își asume clauzele exorbitante pe care le presupune orice contract administrativ, cum sunt cele enumerate la art. 2 lit. c) din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, în rândul cărora se încadrează și contractele de achiziție publică, în condițiile în care la art. 8 alin. (3) din același act normativ este prevăzut că la soluționarea litigiilor care apar în fazele premergătoare încheierii unui contract administrativ, precum și orice litigii legate de încheierea, modificarea, interpretarea, executarea și încetarea contractului administrativ, se are în vedere regula după care principiiul libertății contractuale este subordonat principiiului priorității interesului public”.</p>
<p>Intrebare nr. 13</p>	<p>In spiritul stabilirii unor relatii contractuale echitabile intre Achizitor si Furnizor, solicitam sa reformulati art. 15.3 din Draftul de contract de furnizare dupa cum urmeaza: 15.3 In cazul in care Achizitorul nu efectueaza plata facturilor la termenele prevazute in prezentul contract, achizitorul va plati Furnizorului penalitati si daune – interese, pentru neindeplinirea obligatiilor sale, asa cum au fost stabilite in art. 19 din contract.</p>	<p>Raspuns nr. 13</p>	<p>Autoritatea Contractanta isi mentine formularea din documentatia de achizitie. Conform prevederilor legale clauzele contractuale din draftul de contract nu se negociaza.</p> <p>Autoritatea contractantă motivându-și poziția prin respectarea principiiului priorității interesului public, respectiv, conform Deciziei CNSC nr.64/ C7/ 3596 din 14.01.2019, „Prerogativele de putere publică ale administrației publice locale au la bază faptul că administrația încheie contractul în scopul de a satisface un interes general, ceea ce dă administrației posibilitatea de a impune clauze exorbitante în contract, de a controla modul de executare a contractului și de a dispune rezilierea contractului atunci când interesul public nu mai primește, prin executarea contractului, o satisfacție completă și continuă.</p> <p>Clauzele exorbitante sunt clauze derogatorii de la dreptul comun și care consacră puteri sporite în favoarea entității publice pe considerentul ocrotirii interesului public. Acestea sunt de obicei prevăzute în caietul de sarcini, precum și în actul normativ care reglementează respectivul contract (de exemplu dreptul de denunțare unilaterală a contractului de concesiune a bunurilor proprietate publică de către entitatea publică contractantă atunci când interesul public o cere, în condițiile OUG nr. 54/2006, clauză care prevede dreptul de control al entității publice, clauza care prevede dreptul administrației de a modifica unilateral partea reglementară a contractului etc.).</p>

			<p>Astfel, orice contract cu o entitate publică centrală sau locală cuprinde clauze ce pot fi considerate exorbitante pentru particulari, dată fiind calitatea apartenenței beneficiarului și destinația vizând interesul public a contractului.</p> <p>În consecință, se reține că și contractele de achiziție publică presupun anumite rigori pe care trebuie să le accepte cei care doresc să se implice într-o relație contractuală cu statul sau cu entitățile sale publice. Nimic nu oprește operatorul economic, posibil ofertant să nu participe la licitația în curs dacă nu dorește să își asume clauzele exorbitante pe care le presupune orice contract administrativ, cum sunt cele enumerate la art. 2 lit. c) din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, în rândul cărora se încadrează și contractele de achiziție publică, în condițiile în care la art. 8 alin. (3) din același act normativ este prevăzut că la soluționarea litigiilor care apar în fazele premergătoare încheierii unui contract administrativ, precum și orice litigii legate de încheierea, modificarea, interpretarea, executarea și încetarea contractului administrativ, se are în vedere regula după care principiul libertății contractuale este subordonat principiului priorității interesului public”.</p>
<p>Intrebare nr. 14</p>	<p>Va solitam sa reformulati art 19.1 din Draftul de contract se furnizare dupa cum urmeaza: 19.1 Daca Furnizorul nu livreaza produsele care fac obiectul prezentului contract, Achizitorul este indreptatit sa preinda penalitati contractuale pentru fiecare zi de intarziere, dupa notificarea prealabila a Furnizorului.</p>	<p>Raspuns nr. 14</p>	<p><u>Intarzierea livrării este un fapt evident care duce în mod automat la calcularea penalităților conform prevederilor contractului și Autoritatea contractantă considera ca nu este necesara notificarea prealabila si de asemenea nu accepta ca notificarea sa creeze o perioada de gratie pentru care nu se calculeaza penalizari. Intarzierea este o problema grava deoarece afecteaza interesul public prin imposibilitatea utilizarii tramvaelor contractate in circulatie conform planificarii din graficul de livrare anexa la contract.</u></p> <p>Reiterăm faptul că în conformitate cu Decizia CNSC nr.64/ C7/ 3596 din 14.01.2019, „Prerogativele de putere publică ale administrației publice locale au la bază faptul că administrația încheie contractul în scopul de a satisface un interes general, ceea ce dă administrației posibilitatea de a impune clauze exorbitante în contract, de a controla modul de executare a contractului și de a dispune rezilierea contractului atunci când interesul public nu mai primește, prin executarea contractului, o satisfacție completă și continuă.</p> <p>Clauzele exorbitante sunt clauze derogatorii de la dreptul comun și care consacră puteri sporite în favoarea entității publice pe considerentul ocrotirii</p>

			<p>interesului public. Acestea sunt de obicei prevăzute în caietul de sarcini, precum și în actul normativ care reglementează respectivul contract (de exemplu dreptul de denunțare unilaterală a contractului de concesiune a bunurilor proprietate publică de către entitatea publică contractantă atunci când interesul public o cere, în condițiile OUG nr. 54/2006, clauză care prevede dreptul de control al entității publice, clauza care prevede dreptul administrației de a modifica unilateral partea reglementară a contractului etc.).</p> <p>Astfel, orice contract cu o entitate publică centrală sau locală cuprinde clauze ce pot fi considerate exorbitante pentru particulari, dată fiind calitatea apartenentei beneficiarului și destinația vizând interesul public a contractului.</p> <p>În consecință, se reține că și contractele de achiziție publică presupun anumite rigori pe care trebuie să le accepte cei care doresc să se implice într-o relație contractuală cu statul sau cu entitățile sale publice. Nimic nu oprește operatorul economic, posibil ofertant să nu participe la licitația în curs dacă nu dorește să își asume clauzele exorbitante pe care le presupune orice contract administrativ, cum sunt cele enumerate la art. 2 lit. c) din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, în rândul cărora se încadrează și contractele de achiziție publică, în condițiile în care la art. 8 alin. (3) din același act normativ este prevăzut că la soluționarea litigiilor care apar în fazele premergătoare încheierii unui contract administrativ, precum și orice litigii legate de încheierea, modificarea, interpretarea, executarea și încetarea contractului administrativ, se are în vedere regula după care principiul libertății contractuale este subordonat principiului priorității interesului public”</p>
<p>Intrebare nr. 15</p>	<p>Va solicitam sa reformulati prima fraza din art. 19.6.4 din Draftul de contract de furnizare, in corelare cu solicitarea de la punctual 5 de mai sus: 19.6.4 In cazul in care nu se realizeaza disponibilitatea minima asumata prin oferta, daunele se calculeaza din momentul reclamarii defectului, dupa acordarea perioadei de gratie de 3 zile respective 5 zile "pentru numarul de tramvaie care depasesc procentul de defecte admis"</p>	<p>Raspuns nr. 15</p>	<p>Cele doua situatii respectiv: - imobilizarea in termenul de garantie a tramvaiului; - nerealizarea disponibilitatii minime de 95%; sunt total diferite si conform contractului se penalizeaza separat. <u>Nu suntem de acord cu comasarea din punct de vedere al aplicarii clauzelor penalizatoare din contract. De exemplu prin aplicarea clauzelor contractuale in cazul imobilizarii in termenul de garantie, se poate aplica perioada de gratie, dar cu toate acestea sa nu se poata realiza parcul de tramvaie necesar pentru exploatare, respective 95% conform disponibilitatii minime stabilite prin contract. Datorita acestui fapt, fara a se considera ca fiind o dubla penalizare, interesul public impune urmarirea a doua aspecte importante, respectiv starea</u></p>

tehnica a parcului de tramvaie in perioada de garantie si asigurarea programului de circulatie prin numarul asumat prin contract ca fiind disponibil pentru exploatare.

Conform Deciziei CNSC nr.64/ C7/ 3596 din 14.01.2019, „Prerogativele de putere publică ale administrației publice locale au la bază faptul că administrația încheie contractul în scopul de a satisface un interes general, ceea ce dă administrației posibilitatea de a impune clauze exorbitante în contract, de a controla modul de executare a contractului și de a dispune rezilierea contractului atunci când interesul public nu mai primește, prin executarea contractului, o satisfacție completă și continuă.

Clauzele exorbitante sunt clauze derogatorii de la dreptul comun și care consacră puteri sporite în favoarea entității publice pe considerentul ocrotirii interesului public. Acestea sunt de obicei prevăzute în caietul de sarcini, precum și în actul normativ care reglementează respectivul contract (de exemplu dreptul de denunțare unilaterală a contractului de concesiune a bunurilor proprietate publică de către entitatea publică contractantă atunci când interesul public o cere, în condițiile OUG nr. 54/2006, clauză care prevede dreptul de control al entității publice, clauza care prevede dreptul administrației de a modifica unilateral partea reglementară a contractului etc.).

Astfel, orice contract cu o entitate publică centrală sau locală cuprinde clauze ce pot fi considerate exorbitante pentru particulari, dată fiind calitatea aparte a beneficiarului și destinația vizând interesul public a contractului.

În consecință, se reține că și contractele de achiziție publică presupun anumite rigori pe care trebuie să le accepte cei care doresc să se implice într-o relație contractuală cu statul sau cu entitățile sale publice. Nimic nu oprește operatorul economic, posibil ofertant să nu participe la licitația în curs dacă nu dorește să își asume clauzele exorbitante pe care le presupune orice contract administrativ, cum sunt cele enumerate la art. 2 lit. c) din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, în rândul cărora se încadrează și contractele de achiziție publică, în condițiile în care la art. 8 alin. (3) din același act normativ este prevăzut că la soluționarea litigiilor care apar în fazele premergătoare încheierii unui contract administrativ, precum și orice fazele legate de încheierea, modificarea, interpretarea, executarea și încetarea contractului administrativ, se are în vedere regula după care principiul

<p>Intrebare nr. 16</p>	<p>Aspecte privind cerința „Ofertantul va prezenta în oferta tehnica, un tramvai cu podea complet coborâtă, care dispune de omologare de tip într-o țară a Comunității Europene începând cu 2013”</p> <p>1.1 Aspecte prealabile</p> <p>În data de 11 decembrie 2018, Municipiul București în calitate de autoritate contractantă, a publicat în SICAP (fostul SEAP) anunțul de participare nr. CN1007214 la procedura de atribuire prin licitație deschisă a Contractului având ca obiect achiziția a 100 de tramvaie. Prin Documentația de atribuire, mai exact prin caietul de sarcini („Caietul de sarcini”) și prin formularul de propunere tehnică - matricea conformitate, autoritatea contractantă impune o cerință potrivit căreia „Ofertantul va prezenta în oferta tehnică, un tramvai cu podea complet coborâtă, care dispune de omologare de tip într-o țară a Comunității Europene începând cu 2013”. Având în vedere că:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potrivit art. 178 alin. (2) din Legea nr. 98/2016: „Cerințele privind capacitatea tehnică și profesională stabilite de autoritatea contractantă pot viza în special existența unui nivel corespunzător de experiență, prin raportare la contractele executate în trecut”; și - Faptul că autoritatea contractantă solicită operatorilor economici prezentarea unui tramvai care a fost produs și omologat în prealabil, deși obiectul contractului îl reprezintă livrarea de tramvaie ce vor fi omologate în cursul executării contractului, <p>această cerință nu poate reprezenta o cerință tehnică, ci se circumscrie în mod indubitabil prevederilor art. 178 alin. (2) din Lege care reglementează experiența similară cerută operatorilor economici. Astfel, considerăm că această cerință, deși este prevăzută în cadrul Formularului de propunere tehnică, nu reprezintă o specificație tehnică a produselor ce urmează a fi livrate, ci, mai degrabă, un veritabil criteriu de calificare și selecție, și anume existența experienței similare. Vă rugăm să ne confirmați înțelegerea noastră în ceea ce privește acest aspect și să binevoiți a proceda la eliminarea acestei cerințe din Documentația de atribuire aferentă procedurii identificate mai sus, întrucât o eventuală menținere a acesteia ar conduce la restrângerea concurenței între operatorii economici interesați să participe la această procedură.</p> <p>În sprijinul solicitării noastre, vă aducem următoarele argumente:</p>	<p>Raspuns nr. 16</p>	<p>libertății contractuale este subordonat principiului priorității interesului public”.</p>
		<p>Conform cerințelor din tratatul de aderare a României la UE, se aplica principiul reciprocității, respectiv al recunoașterii reciproce a procedurilor legate de omologarea/certificarea produselor. Acest fapt este bazat pe obligativitatea aplicării prevederilor standardelor europene în ceea ce privește proiectarea, fabricarea și exploatarea vehiculelor de transport public. De asemenea, este impusă acreditarea laboratoarelor de încercare și testare și de asemenea pe orizontală impunerea respectării cerințelor de către furnizorii de materiale, echipamente și subsansambluri din industria pe orizontală. Standardele europene cum ar fi cele legate de siguranța circulației SR EN 13452-1:2004 - Aplicații feroviare. Frânare. Sisteme de frânare în transporturi publice urbane și suburbane., SR EN 15227+A1/2011 - Aplicații feroviare. Cerințe de siguranță pasivă contra coliziunii pentru structurile cutiilor de vehicule feroviare; SR EN 50215:2010 - Aplicații feroviare. Încercări pe materialul rulant după terminarea construcției și înainte de punerea în funcțiune; SR 13353-5 - Transport public urban de călători. Calea de rulare a tramvaielor. Prescripții privind gabaritele (sau echivalent); EN 12663-1:2010 - Railway applications - Structural requirements of railway vehicle bodies - Part 1: Locomotives and passenger rolling stock (and alternative method for freight wagons); EN 13272:2012 - Railway applications - Electrical lighting for rolling stock in public transport systems; EN 50121-3-1:2015 - Electromagnetic Compatibility - Part 3-1: Rolling Stock - Train and Complete Vehicle; EN 50121-3-2:2015 - Railway applications - Electromagnetic compatibility - Part 3-2: Rolling stock - Apparatus; EN 50125-1:2014 - Railway applications - Environmental conditions for equipment - part 1: rolling stock and on-board equipment; CSN EN 50125-2:2002 - Railway applications - Environmental conditions for equipment - Part 2: Fixed electrical installations; EN 50125-3:2003 - Railway applications - Environmental conditions for equipment part 3: equipment for signalling and telecommunications; EN 50153:2002 - Railway applications - Rolling stock - protective provisions relating to electrical hazards; EN 50155:2007 - Railway applications - Electronic equipment used on rolling stock; EN 50163:2004 - Railway applications - Supply voltages of traction systems; EN 50206-2:2011 - Railway applications - Rolling stock - Pantographs: Characteristics and tests. Part 2: Pantographs for metros and light rail vehicles; EN 50343:2003 - Railway applications - Rolling stock - rules for installation of cabling; EN 894-1:1997+A1:2008 - Safety of machinery -</p>	

1.2. Criteriul referitor la experiența similară este disproporționat și restrânge concurența potrivit art. 31 alin. (1) lit. b) din HG nr. 395/2016.

Art. 31 alin. (1) lit. b) din HG nr. 395/2016 stabilește că: „Autoritatea contractantă nu are dreptul de a restricționa participarea la procedura de atribuire a contractului de achiziție publică prin introducerea unor criterii minime de calificare, care: b) sunt disproporționate în raport cu natura și complexitatea contractului de achiziție publică ce urmează a fi atribuit.”

Criteriul potrivit căruia, la momentul depunerii ofertei, operatorul economic este obligat să prezinte un tramvai cu podea complet coborâtă, omologat într-o țară a Comunității Europene este disproporționat în raport de obiectul contractului. Obiectul procedurii îl reprezintă achiziționarea a 100 de tramvaie și echipamente necesare îmbunătățirii transportului public de calatori pe liniile de tramvai din Municipiul București, tramvaie ce urmează a fi proiectate, construite și omologate în conformitate cu prevederile Caietului de sarcini/Contractului și ale tuturor normativelor, regulamentelor și standardelor de la nivel național și internațional. Potrivit normelor în materie, așa cum prevede și Caietul de sarcini, omologarea tramvaielor se poate face numai ulterior atribuirii Contractului, respectiv ulterior construirii acestora, astfel încât nu înțelegem rațiunea pentru care autoritatea contractantă a ales să includă drept condiție pentru a dovedi experiența similară existența unui tramvai construit și omologat în prealabil într-un spațiu geografic determinat. Faptul că, în trecut, operatorul economic nu a realizat tramvaie omologate într-o țară a Comunității Europene nu presupune *ab initio* faptul că acesta nu are capacitatea tehnică și funcțională de a se conforma tuturor normativelor europene în materie. Mai mult, un astfel de criteriu de calificare și selecție este de natură să restricționeze accesul operatorilor economici din afara spațiului UE, denaturând astfel concurența și fiind contrar literei și spiritului directivelor europene în materie de achiziții publice, precum și principiilor ce guvernează materia achizițiilor publice și jurisprudenței europene și naționale în acest sens.

Ca atare, se impune eliminarea cerinței sus-citate, în caz contrar fiind încălcat principiul proporționalității.

Un eventual refuz al autorității contractante de a elimina cerința menționată mai sus conform solicitării noastre ar reprezenta o încălcare a principiului proporționalității consacrat la nivel național prin art. 2 alin. (2) lit e) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, care transpune Directiva

Ergonomics requirements for the design of displays and control actuators - Part 1: General principles for human interactions with displays and control actuators;EN 14750-1:2006 - Railway applications - Air conditioning for urban and suburban rolling stock - part 1: comfort parameters;EN 14813-1:2006+A1:2010 - Railway applications - Air conditioning for driving cabs - Part 1: Comfort parameters;EN 12663-1:2010 - Railway applications - Structural requirements of railway vehicle bodies - Part 1: Locomotives and passenger rolling stock (and alternative method for freight wagons);EN ISO 3095:2014 - Railway applications. Acoustics.

Measurement of noise emitted by railbound vehicles; EN ISO 3381:2011 - Railway applications. Acoustics. Measurement of noise inside railbound vehicles; SR 13353-5- Transport public urban de căători. Calea de rulare a tramvaielor. Prescripții privind gabaritele (sau echivalent);IEC 60077-1:1999 - Railway applications - Electric equipment for rolling stock - part 1: general service conditions and general rules; IEC 60077-2:1999 - Railway applications - Electric equipment for rolling stock - part 2: electrotechnical components - general rules; IEC 60571:2012 - Railway applications - Electronic equipment used on rolling stock; UIC 505-1:2006 - Railway transport stock. Rolling stock construction gauge (sau echivalent);

- Aceste standarde si multe altele sunt notate ca cerinte de conformitate in caietul de sarcini si respectarea lor in Romania este obligatorie.

- Autoritatea contractanta isi mentine cerinta din Caietul de Sarcini:

- Ofertantul va prezenta în oferta tehnică, un tramvai cu podea complet coborâtă, care dispune de omologare de tip într-o țară a Comunității Europene începând cu 2013.

- După livrare ofertantul se obligă în maxim 3 luni să realizeze omologarea de tip a tramvaiului cap de serie, la achizitor, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului. În situația în care ofertantul declarat castigator nu reuseste sa obtina omologarea de tip a vagonului cap de serie, dupa cele 12 luni(*) de la semnarea contractului, se va proceda la rezilierea contractului.

(*) A se vedea masura de remediere.

- Se considera ca solicitarea privind omologarea tramvaiului într-o tara a Comunitatii Europene incepand cu 2013 nu este o cerinta privind experienta similara, deoarece este o obligatie legala ce trebuie indeplinita de catre produsul ce va fi livrat respectiv vehiculele de transport public si este obligatorie pentru toti agentii economici.

<p>2014/24/UE și presupune corelarea dintre:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Necesitățile autorității contractante; (ii) Obiectul contractului de achiziție publică; (iii) Cerințele care trebuie îndeplinite de ofertanți pentru satisfacerea necesităților autorității contractante. <p>Scopul reglementărilor în domeniul achizițiilor este reprezentat de promovarea concurenței între operatorii economici. Astfel, autoritățile contractante, atunci când organizează proceduri de achiziție publică, sunt ținute de respectarea principiilor consacrate de legislația în acest domeniu. În acest sens, este necesar ca autoritățile publice să asigure manifestarea unei concurențe reale, astfel încât orice operator economic interesat să poată participa la procedura de achiziție publică și să aibă șansa de a deveni contractant. Cu alte cuvinte, chiar scopul procedurii de achiziție constă în atragerea cât mai multor participanți pentru a asigura cel mai bun raport preț – calitate, fără a discrimina anumii participanți pe criterii geografice.</p> <p>1.3. Criteriul privind experiența similară încălcă prevederile Instrucțiunii nr. 2/2017 emisă de ANAP. Acesta este nelegal și se impune a fi eliminat pentru următoarele motive:</p> <p>Potrivit art. 5 alin (1) din Instrucțiuni ANAP nr. 2/2017: „Nu se poate solicita demonstrarea experienței similare prin furnizarea de produse/prestarea de servicii/execuția de lucrări identice cu cele care fac obiectul cpontractului de achiziție publică, fiind necesar să fie permise și cele similare sau superioare din punctul de vedere al complexității și/sau scopului”.</p> <p>Așa cum am arătat în cadrul secțiunii precedente, obiectul de achiziție este „Achiziția de tramvaie noi, cu podea complet coborâtă pe rtoată lungimea vehiculului [...]”.</p> <p>Criteriul de calificare și selecție prevede obligativitatea realizării în trecut a unui „tramvai cu podea complet coborâtă, care dispune de omologare de tip într-o țară a Comunității Europene începând cu 2013”.</p> <p>Astfel, având în vedere identitatea dintre obiectul contractului și experiența similară solicitată, rezultă că această prevedere încălcă dispozițiile legale, fiind de natură să restricționeze accesul la procedura de atribuire în mod nejustificat.</p> <p>1.4. Criteriul privind experiența similară este considerat nescris conform dispozițiilor art. 30 alin. (6) din HG nr. 395/2016.</p> <p>Din analiza prevederilor documentației de atribuire, se observă că cerința</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Cerința privind experiența similară este eliminată și a fost introdusă în fișa de date a achiziției și nu are legătura cu derularea propriu-zisă a contractului de către ofertantul declarant castigator. - In plus fata de cele mentionate anterior facem precizarea ca documentatia de atribuire a fost verificata si avizata de catre ANAP care nu a constatat incalcarea prevederilor legislatiei achizitiilor publice privind includerea in caietul de sarcini a unor conditii de calificare care ar constitui clauze nescrise. <p>Ne menținem solicitarea din documentatia de atribuire.</p> <p>Față de cele prezentate, Autoritatea Contractantă își menține poziția referitor la solicitarea din documentatia de atribuire.</p>
---	--

<p>Intrebare nr. 17</p>	<p>impusă de autoritatea contractantă potrivit căreia operatorul trebuie să prezinte un tramvai cu podea complet coborâtă, care dispune de omologare de tip într-o țară a Comunității Europene începând cu 2013 nu este prevăzută în Anunțul de participare, fiind un criteriu de calificare și selecție prevăzut exclusiv de documentația descriptivă (în documentul intitulat <i>Formular propunere tehnică – Matricea conformitate</i>). Or, potrivit art. 30 alin. (6) din HG: „Criteriile de calificare și criteriile de selecție care se regăsesc în caietul de sarcini ori în documentația descriptivă și care nu sunt prevăzute în anunțul de participare/simplificat de concurs sunt considerate clauze nescrise”.</p> <p>Astfel că, și în situația în care autoritatea nu va considera oportun și legal să elimine acest criteriu din cadrul documentației de atribuire, acesta nu este susceptibil să producă efecte, fiind considerat nescris.</p> <p><u>În considerarea tuturor argumentelor prezentate mai sus, în principal, vă rugăm să binevoiți a elimina în totalitate, din cadrul documentației de atribuire, cerința potrivit căreia ofertantul este ținut să prezinte în oferta tehnică un tramvai cu podea complet coborâtă, care dispune de omologare de tip într-o țară a Comunității Europene începând cu 2013.</u></p> <p>În subsidiar, în cazul în care nu considerați oportună eliminarea din Documentația de atribuire a cerinței potrivit căreia ofertantul este ținut să prezinte în oferta tehnică un tramvai cu podea complet coborâtă, care dispune de omologare de tip într-o țară a Comunității Europene începând cu 2013, vă rugăm să procedați la modificarea acestei cerințe în sensul extinderii sferei de aplicabilitate a omologării solicitate. Astfel, vă rugăm să modificați formularea cerinței după cum urmează: “Ofertantul va prezenta în oferta tehnică, un tramvai cu podea complet coborâtă, care dispune de omologare de tip într-o țară membră a Organizației Mondiale a Comerțului începând cu 2013.” Considerăm că o astfel de abordare reprezintă un demers ce corespunde rațiunii directivelor europene în materia achizițiilor publice, ce vizează liberalizarea și extinderea comerțului mondial, precum și asigurarea accesului operatorilor economici din țări semnatare ale Acordului privind achizițiile publice al Organizației Mondiale a Comerțului la proceduri de achiziție publică organizate pe teritoriul Uniunii Europene.</p>	<p>Raspuns nr. 17</p>	<p>În legătură cu această solicitare, precizăm că Autoritatea Contractantă a adoptat măsuri de remediere, masuri pe care CNSC le a considera corecte și modifica termenul de livrare al tramvaiului cap de serie de la 9 luni la 12 luni</p>
--------------------------------	---	------------------------------	---

<p>tramvaiului cap de serie, la achizitor, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului.</p> <p>2.1. Aspecte prealabile</p> <p>Prin Documentația de atribuire, mai exact prin caietul de sarcini (secțiunea 1 sub- secțiunea 1.1), prin formularul de propunere tehnică - matricea conformitate (secțiunea 1 sub-secțiunea 1.1) și prin draft-ul de contract de furnizare 100 tramvaie (clauza 11 articolul 11.1), autoritatea contractantă impune o cerință potrivit căreia Oferantul se obligă să livreze primul tramvai în termen de maxim 9 luni de la semnarea contractului. După livrare oferantul se obligă în maxim 3 luni să realizeze omologarea de tip a tramvaiului cap de serie, la achizitor, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului.</p> <p>Mai mult, prin fișa de date aferentă anunțului de participare, în cadrul secțiunii IV.4.1 "Modul de prezentare al propunerii tehnice", se menționează în mod expres faptul că "Propunerea tehnică va fi întocmită în conformitate cu solicitările caietului de sarcini, acestea fiind considerate minime și obligatorii".</p> <p>Astfel, neîndeplinirea de către ofertanți a cerințelor minime va conduce la respingerea ofertei drept neconformă, potrivit prevederilor art. 137 alin. 3 lit. a) din HG nr. 395/2016. Nu înțelegem rațiunea autorității contractante de a include o asemenea cerință minimă de calificare și selecție și considerăm că autoritatea contractantă ar trebui să recalifice această cerință în sensul înlocuirii termenului de 9 luni cu un termen de 18 luni.</p> <p>Ne sprijinim concluzia pe următoarele argumente expuse în cele ce urmează:</p> <p>2.2. Argumente de ordin legal</p> <p>Legea 98/2016 privind achizițiile publice prevede, la art. 172 alin. 3, "Autoritatea contractantă stabilește numai cerințe de participare care sunt necesare și adecvate pentru a se asigura că un candidat/ofertant are capacitatea juridică și financiară și competențele tehnice și profesionale pentru a executa contractul de achiziție publică/acordului-cadru care urmează să fie atribuit.", iar la alin. 5 al aceluiași articol, "Toate cerințele privind capacitatea solicitate de autoritatea contractantă trebuie să aibă legătură cu obiectul contractului de achiziție publică/acordului-cadru și să fie proporționale prin raportare la obiectul acestuia."</p> <p>Mai departe, HG nr. 395/2016 prevede, la art. 31, următoarele: "Autoritatea</p>	<p>pastrandu-se termenul de omologare de 3 luni la AFER.</p> <p>Conform solicitărilor din Caietul de Sarcini și din proiectul de contract, tramvaiele nu pot fi prototipuri și nici echipamentele principale utilizate pentru dotarea acestora, rezultând un tramvai fabricat de serie, pentru care există omologări în state membre UE. Datorită acestui fapt, procedura de omologare cu AFER va ține cont de existența omologărilor în alte state membre UE pe baza principiului recunoașterii reciproce.</p> <p>Având în vedere faptul că în prezent piața de achiziții, respectiv de fabricație și comercializare a tramvaielor a evoluat foarte mult și există o cerere mare de tramvaie noi pe piață, furnizorii de echipamente necesare pentru fabricația tramvaiului din industria orizontală au comenzi pentru livrarea unui număr sporit de produse, fapt care duce la mărirea termenelor de livrare.</p> <p>Având în vedere că echipamentele din alcatuirea tramvaiului au ciclul lung de fabricație și livrare, de exemplu pentru sisteme de frână cca 6 luni, pentru pantograf cca 6 luni, boghiuri 4-6 luni, etc. este necesar ca furnizorul, după semnarea contractului să realizeze adaptarea proiectului de tramvai, să redacteze specificațiile tehnice și să lanseze comenzi de aprovizionare. Pentru această activitate termenul de 9 luni necesar pentru producția primului tramvai respectiv capul de serie poate fi prelungit cu 3 luni pentru a nu îngradi competitivitatea.</p> <p>- Ținând cont de solicitarea transmisă de către un operator economic, prin măsurile de remediere adoptate de Autoritatea Contractantă, s-a modificat termenul de livrare al tramvaiului cap de serie de la 9 luni la 12 luni, pastrandu-se termenul de omologare de 3 luni la AFER.</p> <p>- Se menționează ca această solicitare este făcută și de alți potențiali ofertanți în cererile de clarificări primite de Autoritatea Contractantă.</p> <p>Rezultă ca prin măsuri de remediere, Autoritatea Contractantă a modificat corespunzător următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ S-a modificat termenul de livrare pentru cap de serie de la 9 luni la 12 luni ▪ Termenul de livrare pentru tramvaiul cap de serie omologat AFER este de 15 luni de la semnarea contractului. ▪ Termenele de livrare din graficul de livrare anexa la draftul de contract s-au modificat astfel: <ul style="list-style-type: none"> ○ Anul 1 – fara livrare ○ Anul 2 – 1 tramvai cap de serie omologat plus 36 de tramvaie. TOTAL anul 2, 37 de tramvaie ○ Anul 3 – 48 de tramvaie
--	---

contractantă nu are dreptul de a restricționa participarea la procedura de atribuire a contractului de achiziție publică prin introducerea unor criterii minime de calificare, care:

- a) nu prezintă relevanță în raport cu natura și complexitatea contractului de achiziție publică ce urmează să fie atribuit;
- b) sunt **disproporționate în raport cu natura și complexitatea contractului de achiziție publică ce urmează a fi atribuit.***

Considerăm că menținerea unei astfel de cerințe în cadrul documentației de atribuire, respectiv a unei astfel de clauze contractuale reprezintă o obligație extrem de împovătoare în sarcina ofertanților/contractorilor și o cerință minimă privind capacitatea tehnică și profesională a ofertanților disproporționată în raport cu obiectul contractului, conducând la încălcarea prevederilor legislației privind achizițiile publice și a principiilor consacrate în materie.

Scopul reglementărilor în domeniul achizițiilor este reprezentat de promovarea concurenței între operatorii economici. Astfel, autoritățile contractante, atunci când organizează procedurile de achiziție publică, sunt tenite de respectarea principiilor consacrate de legislația în acest domeniu. În acest sens, este necesar ca autoritățile publice să asigure manifestarea unei concurențe reale, astfel încât orice operator economic interesat să poată participa la procedura de achiziție publică și să aibă șansa de a deveni contractant.

La stabilirea criteriilor de calificare și selecție, autoritatea contractantă este obligată să respecte principiul proporționalității. Respectarea acestui principiu presupune asigurarea corelației între necesitatea autorității contractante, obiectul contractului de achiziție publică, precum și cerințele solicitate a fi îndeplinite.

În aceste condiții, criteriile de calificare și selecție stabilite de către autoritatea contractantă nu trebuie să depășească ceea ce este necesar în vederea atingerii obiectivului urmărit prin achiziția publică. În acest sens, autoritatea contractantă trebuie să se asigure că ofertantul are capacitatea de a duce eventualul contract la bun sfârșit, dar nu va stabili condiții împovătoare, excesive, care ar duce la eliminarea eventualilor ofertanți. În caz contrar, se creează premisele restrângerii, împiedicării sau denaturării concurenței prin constituirea unor bariere artificiale la intrarea ofertanților pe piața licitațiilor.

În susținerea argumentelor mai sus prezentate, aratăm ca termenul alocat contractanților în procedurile similare, de către autoritățile contractante din

o Anul 4 – 15 tramvaie

Graticul de livrare tramvaie astfel modificat va deveni anexa (anexa 1) la draftul de contract, astfel:

Anul 1 de contract													
Luna	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total an 1
Tramvai (gama 36 m)													-

Anul 2 de contract													
Luna	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total an 2
Tramvai (gama 36 m)			1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	37

Anul 3 de contract													
Luna	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total an 3
Tramvai (gama 36 m)	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	48

Anul 4 de contract													
Luna	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total an 4
Tramvai (gama 36 m)	4	4	4	3								15	100

*Notă: Conform graficului, Luna 1 din Anul 1 de contract este luna imediat următoare semnării contractului de furnizare tramvaie.

Autoritatea contractantă considera ca cerința privind livrarea unui tramvai de serie, omologat într-una dintre tarile Uniunii Europene pe baza verificării conformității cu prevederile standardelor europene în domeniu, dotarea cu echipamente IT privind informarea călătorilor supravegherea video numărare călători etc se încadrează în perioada prevăzută pentru fabricația tramvaiului cap de serie. Autoritatea contractantă are în vedere interesul public respectiv dotarea cât mai urgentă cu tramvaie noi pentru îmbunătățirea transportului

alte state ale Uniunii Europene, in vederea livrării tramvaielor, este semnificativ diferit de cel prevăzut prin Documentația de atribuire.

Astfel, într-o procedură de achiziție a 25 de tramvaie organizată în Atena, Grecia, autoritatea contractantă a acordat contractului un termen de 940 de zile (aproximativ 2,5 ani) pentru livrarea tramvaielor, astfel cum rezulta din documentele atasate prezentei solicitări de clarificare (Anexa 1).

Totodată, mai precizăm că, potrivit documentației de atribuire într-o procedură de achiziție de tramvaie (inclusiv tramvaie cu podea joasă) desfășurată în Varșovia, Polonia, termenele de livrare a tramvaielor au fost, de asemenea, mult mai largi decât termenul acordat de autoritatea contractantă. Așa cum rezulta din documentul atașat (Anexa 2), cel mai scurt termen de livrare acordat de autoritatea contractantă poloneză a fost de 22 de luni.

În acest context, considerăm că solicitarea noastră de extensie a termenului de livrare este pe deplin justificată, cu atât mai mult cu cât facem dovada că este unanim acceptat la nivel internațional faptul că finalizarea și livrarea în mod corespunzător a unor tramvaie care să corespundă documentației de atribuire și celor mai înalte standarde nu se pot efectua decât într-o perioadă de timp rezonabilă.

Întrucât, un termen de livrare de doar 9 luni nu poate fi considerat "rezonabil" având în vedere anvergura unui astfel de proiect, un termen mai lung va fi cu certitudine în interesul ambelor părți.

Rezultatul ar fi livrarea într-un timp rezonabil a unor tramvaie de înaltă generație, care să respecte în totalitate Documentația de atribuire, iar destinatarul final al acestora, respective cetățenii Municipiului București, ar beneficia de mijloace de transport în comun modern și sigure.

În concluzie, principiul proporționalității, așa cum a fost definit în cauza *National Farmrest Union* obligă Autoritatea contractantă să țină cont, în elaborarea documentației de atribuire, de următoarele aspecte:

- criteriile de calificare nu trebuie să depășească limitele a ceea ce este adecvat și necesar în scopul realizării obiectivelor urmărite;
- în cazul în care este posibilă o alegere între mai multe măsuri adecvate, trebuie să se recurga la cea mai puțin constrângătoare, iar inconvenientele cauzate nu trebuie să fie **disproporționate** în raport cu scopurile urmărite.

În considerarea celor de mai sus, considerăm ca un eventual refuz al

public, combaterea poluării și creșterea atractivității transportului public pentru reducerea accesului autoturismelor cu motoare cu combustie internă care poluează, creează aglomerație și blocaje în circulație.

<p>Intrebare nr. 18</p>	<p>autoritatii contractante de a modifica cerinta mentionata mai sus conform solicitarii noastre ar reprezenta o incalcare a principiului proportionalitatii consacrat la nivel national prin art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016 privind achizitiile publice, care transpune Directiva 2014/24/UE.</p> <p>2.3. Argumente de ordin tehnic</p> <p>Mentionam ca, in industrie, termenul mediu de livrare a unui tramvai este de 20-24 de luni de la incheierea contractului, luand in considerare timpul necesar pentru producerea si asamblarea componentelor majore (e.g., sistemul de propulsie, sistemul de franare, cutia de viteze, etc.). Cu toate acestea, avand in vedere experienta bogata si indelungata, precum si capacitatea tehnica si profesionala de care dispunem, compania noastra ar putea livra primul tramvai intr-un termen de 18 luni, cu 6 luni mai devreme decat alti jucatori de pe piata de profil la nivel mondial.</p> <p><u>In considerare celor de mai sus, va adresam rugamintea sa binevoiti a proceda la modificarea documentelor din cadrul Documentatiei de atribuire asa cum au fost identificate mai sus in sensul inlocuirii termenului de 9 luni cu un nou termen de 18 luni. Astfel, sectiunile relevante din documentele se fomezza Documentatia de atribuire – caietul de sarcini (sectiunea 1 subsectiunea 1.1) si prin draft-ul de contract de furnizare 100 tramvaie (clauza 11 articolul 11.1) – ar urma sa prevada urmatoarele: <u>Ofertantul se obliga sa livreze primul tramvai in termen de maxim 18 luni de la semnarea contractului. Dupa livrare, ofertantul se obliga in maxim 3 luni sa realizeze omologarea de tip a tramvaiului cap de serie, la achizitor, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firma de produs si a cerintelor si reglementarilor legale in vigoare in Romania la data semnarii contractului. In situatia in care ofertantul declarat castigator nu reuseste sa obtina omologarea de tip a vagonului cap de serie, dupa cele 21 de luni de la semnarea contractului, se va proceda la rezilierea contractului.</u></u></p> <p>Aspecte privind termenul stabilit pentru depunerea ofertelor, respectiv 14 februarie 2019</p> <p>In conformitate cu prevederile anuntului de participare, termenul stabilit pentru depunerea ofertelor este data de 14 februarie 2019.</p> <p>Avand in vedere urmatoarele aspecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - complexitatea contractului de achizitie public ce urmeaza a fi atribuit; - multitudinea si complexitatea normativelor tehnice, a standardelor, reglementelor si a reglementarilor europene si international pe care potentialii ofertanti trebuie sa le analizeze si de care acestia trebuie sa tina 	<p>Raspuns nr. 18</p> <p>In legătură cu această solicitare, precizăm că Autoritatea contractantă a adoptat măsuri de remediere, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autoritatea contractanta prin masuri de remediere a prelungit data limita de depunere a ofertelor pana pe data de 15.03.2019. Conform prevederilor legale se accepta in cadrul masurilor de remediere, 2 (doua) sesiuni de clarificari pentru care termenele vor fi stabilite, astfel incat sa se respecte termenele necesare pentru controlul ANAP ex-ante conform Deciziei ANAP nr.10006/12.12.2018.
--------------------------------	---	---

seama in vederea pregatirii si redactarii unei oferte care sa raspunda pe deplin cerintelor si nevoilor autoritatii contractante si care sa asigure livrarea unor produse care sa asigure siguranta si confortul beneficiarilor finali ai acestor produse, respectiv locuitorilor Municipiului Bucuresti; - faptul ca termenul de 14 februarie 2019 se traduce intr-un timp extrem de limitat pentru potentialii ofertanti internationali de a redacta si de a prezenta o oferta cu adevarat competitive, datorita nevoii de a asigura traducerea documentelor prezentei proceduri de atribuire (in conditiile in care Documentatia de atribuire este disponibila doar in limba romana); - perioada zilelor nelucratoare prilejuite de sarbatorile (legale) de iarna cuprinsa intre data publicarii anuntului de participare si data de depunere a ofertelor, va solicitam respectuos prelungirea termenului de depunere a ofertelor pana la data de 9 martie 2019.

Solicitarea noastra se bazeaza, atat pe argumente de ordin practic (asa cum au fost expuse mai sus), cat si pe argumente de ordin juridic, respectiv pe prevederile articolului 152 alin. (1) din Legea 98/2016 privind achizitiile publice, care mentioneaza: "Fara a afecta aplicabilitatea prevederilor prezentei legi referitoare la perioadele minime care trebuie asigurate intre, pe de o parte, data transmiterii spre publicare a anunturilor de participare, autoritatea contractanta are obligatia de a corela si stabili perioada de depunere a ofertelor in functie de complexitatea contractului de achizitie publica/acordului-cadru si de cerintele specifice, astfel incat operatorii economici interesati sa beneficieze de un interval de timp adecvat si suficient pentru elaborarea ofertelor sau solicitarilor de participare si pentru pregatirea documentelor de calificare si selectie care sunt solicitate prin documentele achizitiei".

Un eventual refuz al autoritatii contractante de a acorda prelungirea termenului pentru prezentarea ofertelor de catre potentialii ofertanti conform solicitarii de mai sus ar reprezenta o incalcare a principiului proportionalitatii consacrat la nivel national prin art. 2 alin. (2) lit e) din Legea nr. 98/2016 privind achizitiile publice, care transpune Directiva 2014/24/UE si presupune corelarea dintre:

- (i) - necesitatile autoritatii contractante;
- (ii) - obiectul contractului de achizitie publica;
- (iii) - cerintele care trebuie indeplinite de ofertanti pentru satisfacerea necesitatii ori autoritatii contractante.

Scopul reglementarilor in domeniul achizitiilor este reprezentat de promovarea concurentei intre operatorii economici. Astfel, autoritatile

- Numarul de zile pana la care se pot solicita clarificari inainte de data limita de depunere a ofertelor /canditaturilor este de 40 de zile pentru prima sesiune și de 25 de zile pentru a doua sesiune. Autoritatea contractantă răspunde solicitărilor de clarificari, cu 30 de zile înainte de data limită de depunere a ofertelor în prima sesiune și cu 15 zile înainte de data limită de depunere a ofertelor, pentru a doua sesiune.

<p>Intrebare nr. 19</p>	<p>contractante, atunci cand organizeaza procedure de achizitie publica, sunt tinute de respectarea principiilor consacrate de legislatia in acest domeniu. In acest sens, este necesar ca autoritatile publice sa asigure manifestarea unei concurențe reale, astfel incat orice operator economic interesat sa poata participa la procedura de achizitie publica si sa aiba sansa de a deveni contractant. In cazul in care termenul initial prevazut pentru depunerea ofertelor nu este prelungit, ne vom afla in situatia in care operatorii economici de talie internationala sa fie impiedicati de a participa la aceasta procedura de achizitie, fapt de natura a aduce atingere concurentei intre participant si, de a pune autoritatea contractanta in imposibilitatea de a selecta cea mai buna oferta din punct de vedere economic.</p> <p><u>In considerarea celor de mai sus, reiteram solicitarea noastra privind prelungirea termenului de depunere a ofertelor pana la data de 9 martie 2019.</u></p>	<p>Raspuns nr. 19</p>	
	<p>Aspecte privind cerintele de la punctele 6.1., 6.2., 7.1.6. si 49 din Caietul de sarcini</p> <p>Fara a relua aspectele mentionate in cuprinsul punctului 1, precizam ca acestea sunt pe deplin aplicabile si in cazul punctelor 6.1., 6.2., 7.1.6. si 49 din Caietul de sarcini.</p> <p>La punctul 6.1. (pag. 11, prima liniuta) din Caietul de sarcini se solicita:</p> <ul style="list-style-type: none"> • masa proprie a tramvaiului va fi minima pentru aderenta maxima; ofertantul va prezenta calculul theoretic al masei proprii, repartizarea echilibrata a maselor pe boghiuri si roti si se vor prezenta buletine de verificare a repartitiei sarcinilor pe roti pentru un vagon similar existent in exploatare, emise de un laborator atestat CE; <p>La punctul 6.2. (pag. 13, ultimul paragraf) din Caietul de sarcini se solicita:</p> <p>6.2. ALEGEREA MATERIALELOR</p> <p>Materialele utilizate in fabricatiile tramvaielor trebuie sa indeplineasca in totalitate reglementarile legale in vigoare privind utilizarea la constructia vehiculelor de transport public, protectia contra incendiilor, protectia mediului si cerintele privind sanatatea si igiena. De asemenea, materialele trebuie sa fie usor lavabile, rezistente la vandalism, graffiti si contactul cu produse petrolifere, agenti poluanti si corozivi etc. <u>Se vor atasa la oferta buletinele de incercari privind comportarea la flacara si foc a tuturor materialelor utilizate la amenajarea interioara si a cabinei pentru un tramvai similar existent</u></p>	<p>Conform cerintelor din tratatul de aderare a Romaniei la UE, se aplica principiul reciprocitatii, respectiv al recunoasterii reciproce a procedurilor legate de omologarea/certificarea produselor. Acest fapt este bazat pe obligativitatea aplicarii prevederilor standardelor europene in ceea ce priveste proiectarea, fabricatia si exploatarea vehiculelor de transport public. De asemenea, este impusa acreditarea laboratoarelor de incercare si testare si de asemenea pe orizontala impunerea respectarii cerintelor de catre furnizorii de materiale, echipamente si subsansambluri din industria pe orizontala.</p> <p>Conform prevederilor legislatiei in vigoare, laboratoarele care emit buletine de incercari trebuie sa fie acreditate UE conform Regulamentului CE 765/2008 al Parlamentului European si al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerintelor de acreditare si de supraveghere a pietei in ceea ce priveste comercializarea produselor.</p> <p>Consideram ca solicitarea privind certificarea CE a unor produse nu este o cerinta privind experienta similara, deoarece este o obligatie legala privind vehiculele de transport public si este obligatorie pentru toti agentii economici. Cerinta privind experienta similara este eliminata si a fost introdusa in fisa de date a achizitiei si nu are legatura cu derularea propriu-zisa a contractului de catre ofertantul declarant castigator.</p>	

in exploatare emis de un laborator atestat CE.

La punctul 7.1.6. (pag. 16) din Caietul de sarcini se solicita:

7.1.6. ACOPERIRILE DE PROTECTIE IMPOTRIVA COROZIUNII SI VOPSIREA Caroseria si amenajările interioare si exterioare, precum si toate celelalte echipamente si parti componente ale tramvaiului vor fi protejate corespunzător împotriva coroziunii mecanice si electrice.

Proiectarea si fabricatia partilor componente va fi realizata in conditiile evitarii producerii si acumularii condensului, precum si evitarii producerii electrocoroziunii prin efectul de pila electrica sau datorita trecerii curentilor Foucault.

Sistemul de vopsire exteriora, precum si materialele care nu necesita vopsire vor fi rezistente la spalare mecanizate cu perii rotative, precum si rezistente la conditiile de mediu extreme, agenti poluanti, radiatii solare, ozon si UV, vandalizare cu graffiti. **Se vor prezenta in oferta tehnica buletine de incercari si certificarea de tip CE pentru materialele de vopsire si celelalte material ce nu necesita vopsire de la un tramvai similar existent in exploatare.**

Protectia elementelor metalice va fi realizata potrivit normelor in vigoare privind sanatatea, igiena muncii, protectia mediului si protectia muncii.

La punctul 49 (pag. 40) din Caietul de sarcini se solicita:

În linie dreapta și în condițiile de referință ale căii de rulare, indicele catății de mers al tramvaiului la viteza de 40 km/h, pentru tramvaiele neîncărcate poate fi considerat, pentru Wz<2,2 în condiții normale, iar accelerațiile transversale, longitudinale și verticale nu trebuie să depășească valorile prevăzute în regulamentele în vigoare.

Caracteristicile de mers ale tramvaiului trebuie confirmate prin buletine de încercări de la un tramvai similar existent în exploatare emise de un laborator autorizat care vor fi cuprinse în oferta tehnică.

Astel cum am arătat în cuprinsul punctului 1 din prezenta, cerințele din cuprinsul punctelor 6.1, 6.2., 7.1.6. și 49 din Caietul de sarcini, subliniate cu roșu de subscrisa, reprezintă veritabile cerințe de experiență similară, care restrâng inutil competiția, în dezavantajul autorității contractante și a participanților la procedură.

Or, dacă tramvaiele unor participanți îndeplinesc integral criteriile tehnice stabilite în cuprinsul Documentației de atribuire, existența unei experiențe similare la nivel de CE, impusă prin punctele 6.1., 6.2., 7.1.6. și 49 din Caietul de sarcini, discriminează pe criterii teritoriale participanții care pot

<p>Intrebare nr. 20</p>	<p>oferi tramvaie de cea mai înaltă calitate, care satisfac pe deplin nevoile autorității contractante.</p> <p>După cum am arătat mai sus, precum și în cuprinsul punctului 1 din prezenta, vă solicităm respectuos eliminarea cerinței de experiență similară pe teritoriul CE din cuprinsul punctelor 6.1., 6.2., 7.1.6. și 49 din Caietul de sarcini, respectiv elementele subliniate cu roșu de subscrisa supra.</p>	<p>Raspuns nr. 20</p>	<p>In legătură cu această solicitare, precizăm că Autoritatea Contractantă a adoptat măsuri de remediere, masuri pe care CNSC le a considera corecte și modifica termenul de livrare al tramvaiului cap de serie de la 9 luni la 12 luni pastrandu-se termenul de omologare de 3 luni la AFER.</p> <p>Conform solicitarilor din Caietul de Sarcini si din proiectul de contract, tramvaiele nu pot fi prototipuri si nici echipamentele principale utilizate pentru dotarea acestora, rezultand un tramvai fabricatie de serie, pentru care exista omologari in state membre UE. Datorita acestui fapt, procedura de omologare cu AFER va tine cont de existenta omologarilor in alte state membre UE pe baza principiului recunoasterii reciproce.</p> <p>Avand in vedere faptul ca in prezent piata de achizitii, respectiv de fabricatie si comercializare a tramvaielor a evoluat foarte mult si exista o cerere mare de tramvaie noi pe piață, furnizorii de echipamente necesare pentru fabricatia tramvaiului din industria orizontala au comenzi pentru livrarea unui numar sporit de produse, fapt care duce la marirea termenelor de livrare.</p> <p>Avand in vedere ca echipamentele din alcatuirea tramvaiului au ciclul lung de fabricatie si livrare, de exemplu pentru sisteme de frână cca 6 luni, pentru pantograf cca 6 luni, boghiuri 4-6 luni, etc. este necesar ca furnizorul, dupa semnarea contractului sa realizeze adaptarea proiectului de tramvai, sa redacteze specificatiile tehnice si sa lanseze comenzi de aprovizionare. Pentru aceasta activitate termenul de 9 luni necesar pentru productia primului tramvai respectiv capul de serie poate fi prelungit cu 3 luni pentru a nu ingradi competitia.</p> <p>- Tinand cont de solicitarea transmisa de catre un operator economic, prin masurile de remediere adoptate de Autoritatea Contractanta, s-a modificat termenul de livrare al tramvaiului cap de serie de la 9 luni la 12 luni,</p>
--------------------------------	--	-----------------------	---

pastrandu-se termenul de omologare de 3 luni la AFER.

- Se mentioneaza ca aceasta solicitare este facuta si de alti potentialii ofertanti in cererile de clarificari primite de Autoritatea Contractanta.

Rezulta ca prin masuri de remediere, Autoritatea Contractanta a modificat corespunzator urmatoarele:

- S-a modificat termenul de livrare pentru cap de serie de la 9 luni la 12 luni
- Termenul de livrare pentru tramvaiul cap de serie omologat AFER este de 15 luni de la semnarea contractului.
- Termenele de livrare din graficul de livrare anexa la draftul de contract s-au modificat astfel:
 - Anul 1 – fara livrare
 - Anul 2 – 1 tramvai cap de serie omologat plus 36 de tramvaie. TOTAL anul 2, 37 de tramvaie
 - Anul 3 – 48 de tramvaie
 - Anul 4 – 15 tramvaie

Graficul de livrare tramvaie astfel modificat va deveni anexa (anexa 1) la draftul de contract, astfel:

Anul 1 de contract													
Luna	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total an 1
Tramvai (gama 36 m)													-

Anul 2 de contract													
Luna	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total an 2
Tramvai (gama 36 m)			1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	37

Anul 3 de contract													
Luna	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total an 3
Tramvai (gama 36 m)	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	48

Luna	Anul 4 de contract												Total	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		Total an 4
Tramvai (gama 36 m)	4	4	4	3									15	100

***Notă: Conform graficului, Luna 1 din Anul 1 de contract este luna imediat următoare semnării contractului de furnizare tramvaie.**

Referitor la modificarea clauzelor contractuale, se va lua în considerare motivarea Deciziei CNSC prin care s-a avut în vedere ca în masura în care interesul public nu este satisfăcut decât în condițiile în care autoritatea contractantă achiziționează cele 100 de tramvaie ce fac obiectul prezentei proceduri de achiziție publică, în termene de livrare stabilite, orice întârziere conduce la nerealizarea planului de transport, nerealizarea numărului de călători transportați, crearea de aglomerație și disconfort a călătorilor, creșterea nejustificată a gradului de uzură a parcului existent, în cuprinsul documentelor de achiziție publică fiind făcute precizări inclusive în referire la liniile pe care vor fi repartizate tramvaiele achiziționate în urma finalizării prezentei proceduri de atribuire.

Autoritatea contractantă considera ca cerința privind livrarea unui tramvai de serie, omologat într-una dintre tarile UE pe baza verificării conformității cu prevederile standardelor europene în domeniul, dotarea cu echipamente IT privind informarea călătorilor supravegherea video numărarea călătorilor etc se încadrează în perioada prevăzută pentru fabricația tramvaiului cap de serie. Autoritatea contractantă are în vedere interesul public respectiv dotarea cu mai urgență cu tramvaie noi pentru îmbunătățirea transportului public, combaterea poluării și creșterea atractivității transportului public pentru reducerea accesului autoturismelor cu motoare cu combustie internă care poluează, creează aglomerație și blocaje în circulație.

<p>Intrebare nr. 21</p>	<p>Cu privire la capitolul 6.CERINTE CONSTRUCTIVE GENERALE 6.1. SPECIFICATII CONSTRUCTIVE</p> <p>Cerinta din caietul de sarcini pentru o inclinare maxima a podelei in directie longitudinala de maxim 6% este inteligibila si nu ridica probleme producatorilor interesati de participarea la procedura.</p> <p>Aceasta cerinta insa, in combinatie cu impunerea unei diferente de nivel de maxim 50mm, distorsioneaza concurrenta pe piata interna si internationala fiind foarte putini producatori care pot indeplini cumulative aceste cerinte.</p> <p>Avand in vedere ca aceasta limitare nu poate justifica din punct de vedere tehnic , va rugam sa eliminam cerinta de 50mm pentru aceasta rampa pentru a nu favoriza o solutie deja existenta a unui alt producator.</p>	<p>Raspuns nr. 21</p>	<p>Cerinta privind echiparea cu boghiuri pivotante impune o solutie de amenajare a caroseriei care impune ca cerinta privind inclinarea maxima a podelei in interior de maxim 8% dar cu o diferenta de nivel de maxim 150 mm; nu se admit trepte pe directia longitudinala sau pe culoar in linie dreapta.</p> <p>Aceasta cerinta corespunde cu prevederile Reglementarii Europene ECE R107, punctul 3.5. de la pagina 96 "Panta oricarui pasaj, pasaj de acces sau suprafata de podea intre orice scaun cu prioritate sau spatiu pentru scaunul cu rotile si cel putin o intrare si o iesire sau o intrare si iesire combinata nu trebuie sa depaseasca 8%. Astfel de suprafete inclinate trebuie prevazute cu o suprafata rezistenta la alunecare".</p> <p>Aceasta solicitare a fost facuta de mai multi operatori economici potentiali participanti si nu constituie un avantaj creat pentru o anumita firma fiind prevazuta in standardul international din acest domeniu pentru autovehicule de transport public. Prin similitudine aceasta prevedere se poate aplica si la vehiculele de transport public urban pe sine.</p> <p>Se accepta aceasta modificare ca masura de remediere.</p>
<p>Intrebare nr. 22</p>	<p>Va rugam sa clarificati care este sursa de finantare pentru prezenta procedura de achizitie, daca ea este facuta din surse proprii sau din finantare europeana</p>	<p>Raspuns nr. 22</p>	<p>Sursa de finantare: Finantarea se va realiza din alocatii bugetare si /sau din alte fonduri legal constituite cu aceasta destinatie (si fonduri nerambursabile in masura contractarii cererilor de finantare depuse).</p> <p>Autoritatea contractanta a depus 8 Cereri de finantare aferente achizitiei a 100 de tramvaie, in cadrul Programului Operational Regional (POR) 2014 – 2020, Axa Prioritară 3, Prioritatea de investitii 4e, Obiectivul Specific 3.2 "Reducerea emisiilor de carbon in zonele urbane bazata pe planurile de mobilitate urbana durabila", in vederea obtinerii de finantare nerambursabila. Toate cele 8 Cereri de finantare au parcurs intregul proces de evaluare (verificarea conformitatii administrative si a eligibilitatii, etapa de evaluare tehnica si financiara), fiind selectate pentru finantare. Pentru 2 din cele 8 proiecte au fost semnate contractele de finantare cu AM / OI POR. Celelalte 6 proiecte se afla in etapa de contractare, urmand a fi semnate contractele de finantare in perioada urmatoare.</p>
<p>Intrebare nr. 23</p>	<p>Cu privire la capitolul 7.1.7. AMENAJARE SI DESIGN INTERIOR</p> <p>a) Avand in vedere contradictia dintre solicitarile caietului de sarcini privind un numar minim de calatori , care poate fi indeplinita cu usurinta</p>	<p>Raspuns nr. 23</p>	<p>Conform cerintelor, pentru a nu se ingradi competitia in cadrul acestei proceduri de achizitie, a fost prevazuta achizitia tramvaelor din gama de 36 m (min. 32 m - max. 37m). Numarul de calatori transportati a fost prevazut ca</p>

<p>inca de la cea mai scurta varianta de tramvai avand 32 m si lungimea mare a vehiculului</p> <p>b) Si luand in considerare ca interesul dvs , in calitate de companie de transport public este acela de a transporta cat mai multi calatori. Pentru a nu favoriza operatorii economici care au un vehicul deja existent sau in faza de productie, care nu au posibilitatea sa mareasca capacitatea de calatori transportati.</p> <p>Va rugam sa eliminati prevederea caietului de sarcini de solicitare a numarului minim de calatori si sa o modificati cu solicitarea unei capacitati maxime de calatori.</p>	<p>factor de evaluare:</p> <p>Punctajul acordat pentru factorul de evaluare - Capacitatea de transport (nr. total de calatori) (factor de maxim) calculat pentru 6,5 calatori /m², (factor de maxim)</p> <p>Conform caietului de sarcini cap. 7.1.7 "Numărul minim de călători transportați va fi de min. 220 călători total, din care minim 56 pe scaune". Pentru o capacitate de transport oferată, mai mica decât cea solicitată prin caietul de sarcini oferta devine neconformă.</p> <p>Punctajul se acorda astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pentru capacitatea de transport maxima Cmax se acorda punctajul maxim alocat, respectiv 8 puncte; - pentru alta capacitate Cn, decat capacitatea maxima, punctajul Pn se acorda astfel: <p>$Pn = (Cn/Cmax) \times 8$ puncte</p> <p>Cmax = Capacitatea de transport maxima dintre tramvazele oferate ;</p> <p>Cn = Capacitatea de transport pentru tramvaiul n.</p> <p>Capacitatea de transport pentru calatorii in picioare se calculeaza pentru 6,5 calatori/m2</p> <p>Nota: In suprafata pentru locurile in picioare nu intra:</p> <ul style="list-style-type: none"> - suprafetele de podea proiectate pentru locurile pe scaun, inclusiv spatarele si bratele scaunelor ca si suprafetele pentru picioarele pasagerilor aflati pe scaune. - suprafetele destinate pentru postul de conducere - suprafetele de acces la urcare si coborare (zonele unde trebuie sa se stationeze numai in momentul urcarii si coborarii). - suprafetele neadevrate pentru stat in picioare din cauza spatiului redus de sprijin - suprafetele in care inaltimea tavanului este mai mica de 1950 mm. <p>La oferta se va atasa obligatoriu fisa tehnica de calcul pentru numarul total de calatori, calculat pentru 6,5 calatori/m². Fisa de calcul va fi inregistrata, semnata si stampilata de persoana juridica si documentul va face parte din oferta pe baza careia se va acorda punctajul de evaluare.</p> <p>De asemenea, facem mentiunea ca solicitarea unei capacitati maxime de calatori cu eliminarea numarului minim de calatori, asa cum propune operatorul economic, ar insemna ca se poate accepta orice numar minim de calatori ceea ce este un mare dezavantaj pentru Autoritatea contractanta.</p>
---	--

<p>Intrebare nr. 24</p>	<p>Cu privire la capitolul 1.OBIECTUL SI DOMENIUL DE APLICARE , 1.1 GENERALITATI</p> <p>a) Avand in vedere ca existenta unui prototip asigura sustenabilitatea si o calitate durabila pentru o serie de vehicule atat de mari , precum 100 de tramvaie , va rugam sa acceptati livrarea unui prim vehicul identic sau cel putin similar.Aceasta recomandare este imperios necesara si se bazeaza pe standardele industriale aplicate de operatori renumiti la nivel global precum BVB in BASEK, Elvetia, WL in Viena /Austria, EVAG in Erfurt, Germania etc.</p> <p>b)De asemenea propunem sa se prevada si planificarea unei intreruperi a productiei sau o intrerupere de livrare de aproximativ 6-8 luni dupa livrarea prototipului pentru a avea timpul necesar de a transfera in siguranta cunostintele si experienta prototipului in seria de 99 tramvaie.</p>	<p>Raspuns nr. 24</p>	<p>Conform prevederilor caietului de sarcini "Nu se admit prototipuri, nici pentru tramvaiul în ansamblu și nici pentru componentele sale." Tinând cont de faptul ca tramvaiul care indeplineste conditiile din Caietul de Sarcini si documentatia de achizitie este un produs complex, este necesar sa fie prezentat in oferta un produs omologat/certificat care sa fie testat in exploatare si care sa indeplineasca cerintele de fiabilitate si performantele cerute. Interesul public impune imbunatatirea transportului public de calatori in Municipiul Bucuresti si respectarea graficului de livrari anexa la draftul de contract, asigurarea achizitia conform planificarii a tramvaielor necesare. Nu suntem de acord nici cu prelungirea graficului de livrare si nici cu livrarea unui prototip. Tinând cont de cele aratate la pct a) de mai sus, nu suntem de acord cu intreruperea livrării și nici cu livrarea unui prototip.</p>
<p>Intrebare nr. 25</p>	<p>Cu privire la capitolul 1.3) COMUNICARE din Fisa de date a achizitiei</p> <p>Tinand cont de complexitatea tehnica a ofertei solicitate, va rugam respectuos prelungirea termenului limita de depunere a ofertelor: ca urmare a solutionarii punctelor mai sus mentionate impotriva documentatiei de achizitie, a fisei de date si a caietului de sarcini. Clarificarea si modificarea cerintelor tehnice sunt in opinia noastra obligatorii daca autoritatea contractanta isi doreste sa nu incalce tratamentul egal si principiul proportionalitatii prin includerea in caietul de sarcini a unor conditii imposibile de realizat de majoritatea producatorilor.In acest context, solicitam amanarea termenului de depunere a ofertelor cu 6-8 saptamani , dar nu mai devreme de 14 martie 2019.</p>	<p>Raspuns nr. 25</p>	<p>In legătură cu această solicitare, precizăm că Autoritatea contractantă a adoptat măsuri de remediere, după cum urmează: - Autoritatea contractanta prin masuri de remediere a prelungit data limita de depunere a ofertelor pana pe data de 15.03.2019. Conform prevederilor legale se accepta in cadrul masurilor de remediere, 2 (doua) sesiuni de clarificari pentru care termenele vor fi stabilite, astfel incat sa se respecte termenele necesare pentru controlul ANAP ex-ante conform Deciziei ANAP nr.10006/12.12.2018. - Numarul de zile pana la care se pot solicita clarificari inainte de data limita de depunere a ofertelor /canditatilor este de 40 de zile pentru prima sesiune și de 25 de zile pentru a doua sesiune. Autoritatea contractantă răspunde solicitărilor de clarificari, cu 30 de zile înainte de data limită de depunere a ofertelor în prima sesiune și cu 15 zile înainte de data limită de depunere a ofertelor, pentru a doua sesiune.</p>
<p>Intrebare nr. 26</p>	<p>Cu privire la Draftul Contract atasat la documentatia de atribuire, va rugam sa clarificati/modificati/eliminati urmatoarele:</p> <p>•Articolul 2.1. a) unde 3.1. Graficul de livrare si Anexa 1: Graficul de livrare prevede livrarea primului vehicul dupa 9 luni plus perioada de omologare de 3 luni. Timpul de livrare pentru primul vehicul este complet nerealist. Atat fluxul normal al procesului de productie la nivel international si obisnuit in aceasta bransa si timpul de livrare mediu pentru un tramvai similar cu</p>	<p>Raspuns nr. 26</p>	<p>In legătură cu această solicitare, precizăm că Autoritatea Contractantă a adoptat măsuri de remediere, masuri pe care CNSC le a considera corecte și modifica termenul de livrare al tramvaiului cap de serie de la 9 luni la 12 luni pastrandu-se termenul de omologare de 3 luni la AFER. Conform solicitarilor din Caietul de Sarcini si din proiectul de contract, tramvaiele nu pot fi prototipuri si nici echipamentele principale utilizate pentru dotarea acestora, rezultand un tramvai fabricat de serie, pentru care exista</p>

<p>aceeasi complexitate tehnica ca cele solicitate de Municipiul Bucuresti este de 24 luni plus perioada de punere in functiune/ omologare.</p> <p>Timpul de fabricatie al principalelor subcomponente necesare pentru construirea unui tramvai sunt de pana la 53 saptamani, precum boghiurile complexe (53 saptamani), osiile (36 saptamani), sistemele de franare (36 saptamani), motorul de tractiune (36 saptamani), convertizorul de tractiune (36 saptamani), sistemul de climatizare (28 saptamani), usile (25 saptamani) etc.</p> <p>Aceste subsamble sunt componente cheie fara de care tramvaiul nu functioneaza. Aceste constrangeri la livrare se aplica tuturor producatorilor PEO (producator de echipamente originale) de tramvaie din intreaga lume.</p> <p>Prima etapa in procesul de productie a vehiculului este proiectarea pentru care sunt necesare 40 saptamani de la semnarea contractului.</p> <p>Abia dupa finalizarea acestei etape se pot comanda toate piesele, componentele si subsamblele necesare. Prin urmare comenzile pentru aceste subsisteme pot fi plasate cel mai devreme dupa o perioada de la 12 la 40 saptamani.</p> <p>In procesul de productie optimizarile sunt posibile, insa acestea nu pot atinge timpul solicitat de autoritatea contractanta, astfel incat sa fie posibila o livrare in 9 luni plus 3 luni omologare.</p> <p>Vezi: Anexa "Planificarea estimata si realista a livrarilor primelor 1 - 5 tramvaie".</p> <p>Marii producatori sunt interesati de aceasta procedura, insa vor putea depune o oferta solida si realista doar daca timpul de livrare vor fi modificati intr-un mod realist. Daca timpul de livrare pentru primul vehicul ramane asa cum este propus in caietul de sarcini, acest lucru distorsioneaza in mod clar concurrenta, deoarece se poate presupune ca doar un singur vehicul deja existent sau in faza de productie se incadreaza in exigentele tehnice solicitate.</p> <p>Graficul de livrare solicitat incepand cu a doua livrare a urmatoarelor vehicule de la 2 - 100 cu o cadenta de 4 vehicule pe luna care trebuiesc livrate deja incepand cu luna 13 de la semnarea contractului distorsioneaza la fel de mult concurrenta ca si in cazul primei livrari. Aceste livrari depend in aceeasi masura ca si primul tramvai de aceeasi perioada indelungata de productie si livrare a componentelor si subsansamblelor.</p> <p>In plus, autoritatea contractanta trebuie sa inteleaga ca la inceput productie si cadenta de livrare sunt influentate de curbele de invatare si abia ulterior productia se stabilizeaza la cadenta ridicata dorita. De obicei, aceasta</p>	<p>omologari in state membre UE. Datorita acestui fapt, procedura de omologare cu AFER va tine cont de existenta omologarilor in alte state membre UE pe baza principiului recunoasterii reciproce.</p> <p>Avand in vedere faptul ca in prezent piata de achizitii, respectiv de fabricatie si comercializare a tramvaielor a evoluat foarte mult si exista o cerere mare de tramvaie noi pe piatã, furnizorii de echipamente necesare pentru fabricatia tramvaiului din industria orizontala au comenzi pentru livrarea unui numar sporit de produse, fapt care duce la marirea termenelor de livrare.</p> <p>Avand in vedere ca echipamentele din alcatuirea tramvaiului au ciclul lung de fabricatie si livrare, de exemplu pentru sisteme de frãna cca 6 luni, pentru pantograf cca 6 luni, boghiuri 4-6 luni, etc. este necesar ca furnizorul, dupa semnarea contractului sa realizeze adaptarea proiectului de tramvai, sa redacteze specificatiile tehnice si sa lanseze comenzi de aprovizionare. Pentru aceasta activitate termenul de 9 luni necesar pentru productie primului tramvai respectiv capul de serie poate fi prelungit cu 3 luni pentru a nu ingradi competitia.</p> <p>- Tinand cont de solicitarea transmisa de catre un operator economic, prin masurile de remediere adoptate de Autoritatea Contractanta, s-a modificat termenul de livrare al tramvaiului cap de serie de la 9 luni la 12 luni, pastrandu-se termenul de omologare de 3 luni la AFER.</p> <p>- Se mentioneaza ca aceasta solicitare este facuta si de alti potentialii ofertanti in cererile de clarificari primite de Autoritatea Contractanta.</p> <p>Rezulta ca prin masuri de remediere, Autoritatea Contractanta a modificat corespunzator urmatoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ S-a modificat termenul de livrare pentru cap de serie de la 9 luni la 12 luni ▪ Termenul de livrare pentru tramvaiul cap de serie omologat AFER este de 15 luni de la semnarea contractului. ▪ Termenele de livrare din graficul de livrare anexa la draftul de contract s-au modificat astfel: <ul style="list-style-type: none"> ○ Anul 1 - fara livrare ○ Anul 2 - 1 tramvai cap de serie omologat plus 36 de tramvaie. TOTAL anul 2, 37 de tramvaie ○ Anul 3 - 48 de tramvaie ○ Anul 4 - 15 tramvaie <p>Graficul de livrare tramvaie astfel modificat va deveni anexa (anexa 1) la draftul de contract, astfel:</p>
--	--

oscilatie la cadentia completa de livrare dureaza doua pana la trei luni. Pentru a satisface asteptarile calitative ale ofertantului, Stadler va putea propune in oferta un gramic alternativ de livrare. Pentru aceasta, Stadler solicita consimtamantul autoritatii contractante pentru a veni cu o propunere in acest sens fara a i se imputa penalizari de intarziere conform contractului.

Luna	Anul 1 de contract												Total an 1
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Tramvai (gama 36 m)													

Luna	Anul 2 de contract												Total an 2
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Tramvai (gama 36 m)			1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4

Luna	Anul 3 de contract												Total an 3
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Tramvai (gama 36 m)	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4

Luna	Anul 4 de contract												Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Tramvai (gama 36 m)	4	4	4	3									15

*Notă: Conform graficului, Luna 1 din Anul 1 de contract este luna imediat următoare semnării contractului de furnizare tramvaie.

Referitor la modificarea clauzelor contractuale, autoritatea contractantă reiterează următoarele:

Conform Deciziei CNSC nr.64/ C7/ 3596 din 14.01.2019, „Prerogativele de putere publică ale administrației publice locale au la bază faptul că administrația încheie contractul în scopul de a satisface un interes general, ceea ce dă administrației posibilitatea de a impune clauze exorbitante în contract, de a controla modul de executare a contractului și de a dispune rezilierea contractului atunci când interesul public nu mai primește, prin

executarea contractului, o satisfacție completă și continuă.

Clauzele exorbitante sunt clauze derogatorii de la dreptul comun și care consacră puteri sporite în favoarea entității publice pe considerentul ocrotirii interesului public. Acestea sunt de obicei prevăzute în caietul de sarcini, precum și în actul normativ care reglementează respectivul contract (de exemplu dreptul de denunțare unilaterală a contractului de concesiune a bunurilor proprietate publică de către entitatea publică contractantă atunci când interesul public o cere, în condițiile OUG nr. 54/2006, clauză care prevede dreptul de control al entității publice, clauza care prevede dreptul administrației de a modifica unilateral partea reglementară a contractului etc.).

Astfel, orice contract cu o entitate publică centrală sau locală cuprinde clauze ce pot fi considerate exorbitante pentru particulari, dată fiind calitatea aparte a beneficiarului și destinația vizând interesul public a contractului.

În consecință, se reține că și contractele de achiziție publică presupun anumite rigori pe care trebuie să le accepte cei care doresc să se implice într-o relație contractuală cu statul sau cu entitățile sale publice. Nimic nu oprește operatorul economic, posibil ofertant să nu participe la licitația în curs dacă nu dorește să își asume clauzele exorbitante pe care le presupune orice contract administrativ, cum sunt cele enumerate la art. 2 lit. c) din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, în rândul cărora se încadrează și contractele de achiziție publică, în condițiile în care la art. 8 alin. (3) din același act normativ este prevăzut că la soluționarea litigiilor care apar în fazele premergătoare încheierii unui contract administrativ, precum și orice litigii legate de încheierea, modificarea, interpretarea, executarea și încetarea contractului administrativ, se are în vedere regula după care principiul libertății contractuale este subordonat principiului priorității interesului public”.

<p>Intrebare nr. 27</p>	<p>Articolul 6.1. j) Lista softurilor de aplicatie Va rugam sa specificati la ce se refera posibilitatea modificarii parametrilor conform Anexei 3. j) <i>Lista softurilor de aplicatie cu licenta (nelimitata in timp) la care Achizitorul are drept de utilizare neexclusiva, inclusiv cu posibilitatea modificarii parametrilor – Anexa 3;</i></p>	<p>Raspuns nr. 27</p>	<p>Softurile cerute sunt necesare pentru buna functionare a echipamentelor si dispun de parametri care sunt reglabili in alegerea unor regimuri de functionare. Softurile sunt de regula protejate cu parola (drepturi de acces) contra utilizarii de catre persoane neautorizate. Posibilitatea modificarii unor parametri se va stabili prin standardul de produs, de comun acord intre furnizor si beneficiar. Nu se solicita interventia de reproiectare cu modificari majore ale softurilor respective fara acordul si participarea specialistilor de service din partea furnizorului. In cazul in care va fi necesara reproiectarea unor softuri, aceasta se va face de catre titularul acestora, pentru eliminarea deficientelor aparute in perioada de garantie si fara interventia personalului beneficiarului.</p>
<p>Intrebare nr. 28</p>	<p>Articolul 7.2. Prezentarea standardului de firma al tramvaielor intr-un termen de 30 zile de la semnarea contractului, inclusiv traducerea in limba romana, nu este fezabil pentru competitorii straini, deoarece serviciile de traducere ocupa o parte substanciala din acest termen si distorsioneaza concurenta. De asemenea, si cheltuielile suplimentare de natura financiara sunt tot in detrimentul ofertantilor straini. Solicitam prelungirea corecta a acestei perioade, care este intr-adevar strans legata de ajustarea specificatiilor autoritatii contractante. Experienta ne-a demonstrat ca standardizarea specificatiilor pentru proiectele de achizitii comparabile dureaza de la 3 pana la 6 luni.</p>	<p>Raspuns nr. 28</p>	<p>Ne mentinem punctul de vedere deoarece standardul de firma al tramvaielor este un document de circa 100 pagini + anexele aferente si nu constituie un impediment legat de traducerea respectivului document astfel incat sa se incadreze in termenul solicitat. - Autoritatea contractanta prin masuri de remediere a prelungit data limita de depunere a ofertelor pana pe data de 15.03.2019. Conform prevederilor legale se accepta in cadrul masurilor de remediere, 2 (doua) sesiuni de clarificari pentru care termenele vor fi stabilite, astfel incat sa se respecte termenele necesare pentru controlul ANAP ex-ante conform Deciziei ANAP nr.10006/12.12.2018. - Numarul de zile pana la care se pot solicita clarificari inainte de data limita de depunere a ofertelor /candidaturilor este de 40 de zile pentru prima sesiune și de 25 de zile pentru a doua sesiune. Autoritatea contractantă răspunde solicitărilor de clarificari, cu 30 de zile înainte de data limită de depunere a ofertelor în prima sesiune și cu 15 zile înainte de data limită de depunere a ofertelor, pentru a doua sesiune.</p>
<p>Intrebare nr. 29</p>	<p>Articolul 10.1. Va rugam sa clarificati daca copile care se depun la Directia Transporturi si la Directia Achizitii Publice – Directia Proceduri trebuie sa fie legalizate la Notariat?</p>	<p>Raspuns nr. 29</p>	<p>Copile documentelor se depun cu adresa de inaintare, cu numar de inregistrare si semnatura reprezentantului persoanei juridice. Dupa avizarea de catre beneficiar, documentul va fi semnat si stampilat pe fiecare pagina. Nu este necesara legalizarea la notariat.</p>

<p>Intrebare nr. 30</p>	<p>Articolul 10.13 Va rugam sa precizati ce se intelege prin aceasta garantie si daca ea reprezinta „Advance Payment Guarantee”?</p>	<p>Raspuns nr. 30</p>	<p>Conform art. 4, alin. (1) din HG nr. 264 / 2003 privind stabilirea actiunilor si categoriilor de cheltuieli, criteriilor, procedurilor si limitelor pentru efectuarea de plati in avans din fonduri publice, autoritatea contractanta are obligatia de a solicita beneficiarului de contract un instrument de garantare emis in conditiile legii de o societate bancara sau de o societate de asigurari. Conform art. 4, alin. (3) din HG nr. 264 / 2003, garantia de returnare a avansului trebuie sa fie acoperitoare atat pentru recuperarea avansului acordat, cat si pentru repararea prejudiciilor ce ar putea fi aduse prin imobilizarea fondurilor publice, in cazul neindeplinirii sau indeplinirii necorespunzatoare a obligatiilor contractuale ce deriva din acordarea avansului. In acest sens, autoritatea contractanta a prevazut in cadrul modelului de contract clauze cu privire la garantia de returnare a avansului.</p>
<p>Intrebare nr. 31</p>	<p>Articolul 13.5 Va rugam sa detaliami ce se intelege prin defectiuni sistematice si vicii ascunse</p>	<p>Raspuns nr. 31</p>	<p>Conform prevederilor caietului de sarcini, cap. 73.6, in cazul in care in intervalul de 8 ani sau pe parcursul primilor 480.000 km, o avarie sau o uzura anormala se repeta la mai mult de 6% din tramvaiele livrate, acesta reprezinta un defect sistematic de conceptie sau de fabricație. In acest caz, furnizorul este obligat să reproiecteze și să înlocuiască sau să repare, pe cheltuiala proprie, elementul defect, la toate tramvaiele. Pentru defecte repetate la instalatiile de siguranta circulatiei, indiferent de procentul de defecte se vor aplica pe costurile Furnizorului, masuri de remediere.</p> <p>Furnizorul va fi responsabil de remedierea viciilor ascunse pe cheltuiala sa, conform prevederilor legislatiei in domeniu.</p> <p>Viciul ascuns reprezinta o deficienta calitativa a unui produs livrat care nu a fost cunoscuta si nici nu putea fi cunoscuta de catre beneficiar prin mijloace obisnuite de verificare, motiv pentru care nu pot fi specificate limitari de timp si kilometraj. Aceste cerinte privind defectiunile sistematice si viciile ascunse se incadreaza in conditiile privind siguranta circulatiei si se refera la necesitatea corectiei prin reproiectare si/sau inlocuire pentru piesa/echipamentul defect la tot parcul de vehicule de acelasi tip livrat. Avand in vedere ca in ultimii ani producatorii de vehicule pun in practica legal si uzual aceasta procedura de a „rechema in service” toate vehiculele de acelasi tip pentru remedierea unei/unor defectiuni sistematice sau vicii ascunse consideram ca retragerea a 6% din tramvaiele livrate cu defecte sistematice va crea probleme mari in exploatare, cu atat mai mult cu cat tramvaiele fac parte</p>

			<p>din sistemul de transport public de persoane, un serviciu de interes public general.</p> <p>Serviciul public de transport local se realizeaza in conditiile indeplinirii tuturor obligatiilor de exploatare, a obligatiilor de transport si a obligatiilor tarifare, nerespectarea sau neindeplinirea acestora atragand raspunderea disciplinara, patrimoniala, civila, contraventionala sau penala, dupa caz.</p> <p>Se considera, de asemenea, ca in cazul unor defectiuni grave la instalatiile si echipamentele care concursa la siguranta circulatiei (ex. Aparat rulare, sistem franare, sisteme de inchidere si asigurare usi, articulatii, suspensii, etc.) aparitia unor defectiuni la aceste echipamente, chiar daca nu reprezinta procentul de 6%, este obligatorie verificarea intregului lot de tramvaie livrate, cu aplicarea de masuri de remediere, reproiectare, inlocuire, la tot parcul livrat. Este o practica internationala care se aplica obligatoriu in domeniul vehiculelor de transport public la care se retrage practic tot lotul pentru aplicarea masurilor de remediere.</p> <p>Definitia pentru defecte sistematice si vicii ascunse este bine prezentata atat in Caietul de Sarcini cat si in Draftul de Contract.</p>
<p>Intrebare nr. 32</p>	<p>Articolul 13.6 Va rugam sa definiti in detaliu prevederile acestui articol.</p>	<p>Raspuns nr. 32</p>	<p>Dupa incetarea perioadei de garantie si eliberarea garantiei tehnice de buna executie a contractului, exista o perioada pentru care furnizorul si-a asumat raspunderea prin contract si prin standardul de firma, de fiabilitate in functionare. Daca in perioada respectiva apar defectiuni care demonstreaza o fiabilitate necorespunzatoare, beneficiarul este in drept sa solicite aplicarea de masuri de remediere, reparatii pentru repunerea in functiune in cel mai scurt timp a tramvaielor afectate de aceste defectiuni.</p> <p>Pe baza asumarii prin contractul semnat intre parti, Achizitorul este in drept sa solicite masurile de remediere respective, in caz contrar se va adresa instantei de judecata.</p>
<p>Intrebare nr. 33</p>	<p>Articolul 13.7 Va rugam sa definiti in detaliu prevederile acestui articol.</p>	<p>Raspuns nr. 33</p>	<p>Prevederile acestui articol sunt definite in detaliu si sunt conform cerintelor legislatiei privind achizitia de produse. Se considera ca viciile ascunse reprezinta o deficiente calitativa a unui produs livrat care nu a fost cunoscuta si nici nu putea fi cunoscuta de catre beneficiar prin mijloace obisnuite de verificare, motiv pentru care nu pot fi specificate limitari de timp si kilometraj.</p>

<p>Intrebare nr. 34</p>	<p>Articolul 14.1.5 Cu privire la articolul specificat mai sus, va rugam sa fii de acord cu solicitarea ca Achizitorul are obligatia ca in perioada de garantie sa utilizeze si sa achizitioneze numai piese de schimb de la producator, pentru ca Furnizorul sa nu scoata tramvaiul din garantie.</p>	<p>Raspuns nr. 34</p> <p>Activitatea de exploatare a tramvaielor se desfasoara prin colaborarea intre furnizor si achizitor. Tinand cont ca furnizorul tramvaiului nu este producatorul tuturor partilor componente ale tramvaiului, prin colaborarea intre parti, cu acceptul furnizorului, se pot achizitiona componentele necesare pentru reparatia in termen de garantie pentru defectele neimputabile furnizorului. De exemplu, activitatea de reparatie pe baza politiei de asigurare de catre un service autorizat de catre asigurator, trebuie sa fie permisa de catre furnizor fara a scoate din garantie tramvaiul.</p>
<p>Intrebare nr. 35</p>	<p>Articolul 15.1 Va rugam sa acceptati un termen limita de 30 de zile deoarece termenele mai lungi afecteaza rentabilitatea ofertei si sunt clasificate ca avand un impact negativ asupra concurentei.</p>	<p>Raspuns nr. 35</p> <p>Referitor la prevederile contractuale mentionam urmatoarele: în baza motivării Direcției Juridic, Biroul Avizări Contracte, care are ca bază a motivării Decizia Consiliului National de Soluționare a Contestațiilor nr. 2781 /C7/ 3213/ 3229/ 3266/ 3275/ 3297/ 3341/ 3389/3410/3506/3522 din 24.10.2017, respectiv Decizia CNSC nr.64/ C7/ 3596 din 14.01.2019 potrivit căroa "Contractelor de achiziție publică, comparativ cu cele de drept privat li se aplica reguli mai tehnice, administrația are limite de acțiune, are o competență legată, fiind ținută de dispozițiile legale și de satisfacerea interesului general, iar particularul este ținut de clauzele exorbitante derogatoriu propuse și impuse de administrație".</p> <p>De asemenea prerogativele de putere publică ale administrației au la baza faptul ca administrația încheie contractul în scopul de a satisface un interes general, ceea ce da administrației posibilitatea de a impune clauze exorbitante în contract, de a controla modul de executare a contractului, și de a dispune rezilierea contractului atunci când interesul public nu mai primește, prin executarea contractului, o satisfacție completă și continuă.</p> <p>Clauzele exorbitante sunt clauze derogatorii de la dreptul comun și care consacră puteri sporite în favoarea entității publice, pe considerentul ocrotirii interesului public.</p> <p>În consecința, contractele de achiziție publică presupun anumite rigori pe care trebuie sa le accepte cei care doresc sa se implice într-o relație contractuală cu statul sau cu entitățile sale publice. Acest lucru nu oprește ofertanții să nu participe la procedurile de achiziție publică dacă nu doresc să își asume clauzele exorbitante pe care le presupune orice contract administrativ, cum sunt cele enumerate la art.2, lit. c din Legea contenciosului administrativ, nr.554/2004, în rândul căroa se încadrează și contractele de achiziție publică, în condițiile în care la art.8, alin.3 din același act normativ,</p>

<p>Intrebare nr. 36</p>	<p>Articolul 19.6.4 Din experienta noastra, perioada specificata sau timpul de reactie specificat este mult prea scurt. Va rugam sa revizuiti aceste termene de garantie pentru remedierea defectelor in contextul general al conceptului de service si garantie si sa ajustati in consecinta.</p>	<p>Raspuns nr. 36</p>	<p>este prevăzut că la soluționarea litigiilor care apar în fazele premergătoare încheierii unui contract administrativ, precum și orice litigii legate de încheierea, modificarea, întreprinderea, executarea și încetarea contractului administrativ, se are în vedere regula după care principiul libertății contractuale este subordonat principiului priorității interesului public.</p>
<p>Intrebare nr. 37</p>	<p>Articolul 20.2 Va rugam sa eliminati cerinta deoarece este imposibil de asumat de operatorii straini.</p>	<p>Raspuns nr. 37</p> <p>Termenele pentru remedierea defectiunilor in garantie, sunt fezabile in situatia in care prin acest contract este prevazuta livrarea unui numar de 100 tramvaie identice si furnizorul trebuie sa asigure un numar de piese de schimb, echipamente si agregate, astfel incat sa poata repune in functiune in termenele prevazute in contract tramvaiele defecte in garantie. In situatia neindeplinirii acestor cerinte, se aplica prevederile de penalizare prevazute in contract.</p> <p>Cele doua situatii respectiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> - imobilizarea in termenul de garantie a tramvaiului; - nerealizarea disponibilitatii minime de 95%; <p>sunt total diferite si conform contractului se penalizeaza separat.</p> <p>Autoritatea Contractantă nu este de acord cu comasarea din punct de vedere al aplicarii clauzelor penalizatoare din contract. De exemplu prin aplicarea clauzelor contractuale în cazul imobilizării în termenul de garanție, se poate aplica perioada de gratie, dar cu toate acestea sa nu se poata realiza parcul de tramvaie necesar pentru exploatare, respective 95% conform disponibilitatii minime stabilite prin contract. Datorita acestui fapt, fara a se considera ca fiind o dubla penalizare, sunt urmarite doua aspecte importante, respectiv starea tehnica a parculu de tramvaie in perioada de garantie si asigurarea programului de circulatie prin numarul asumat prin contract ca fiind disponibil pentru exploatare.</p>	<p>Autoritatea Contractantă își mentine cerinta avand in vedere atat sursele de finantare ale acestui proiect cat si asigurarea interesului public in desfasurarea activitatii autoritatii publice locale care are rol de Autoritate contractanta.</p> <p>Referitor la prevederile contractuale mentionam urmatoarele: în baza motivării Direcției Juridic, Biroul Avizării Contracte, care are ca bază a motivării Decizia Consiliului National de Soluționare a Contestațiilor nr. 2781 /C7/ 3213/ 3229/ 3266/ 3275/ 3297/ 3341/ 3389/3410/3506/3522 din 24.10.2017, respectiv Decizia CNSC nr.64/ C7/ 3596 din 14.01.2019, potrivit cărora "Contractelor de achiziție</p>

<p>Intrebare nr. 38</p>	<p>Articolul 25.2 Va rugam sa revizuiti cerinta astfel incat, in cazul nerezolvarii in mod amiabil a unei divergente contractuale, acestea sa fie solutionate printr-o instanta arbitrala ICC in locul instantelor judecatoresti din Romania.</p>	<p>Raspuns nr. 38</p>	<p><i>publică, comparativ cu cele de drept privat li se aplica reguli mai tehnice, administrația are limite de acțiune, are o competență legată, fiind ținută de dispozițiile legale și de satisfacerea interesului general, iar particularul este ținut de clauzele exorbitante derogatorii propuse și impuse de administrație”.</i></p> <p>De asemenea prerogativele de putere publică ale administrației au la baza faptul ca administrația încheie contractul în scopul de a satisface un interes general, ceea ce da administrației posibilitatea de a impune clauze exorbitante în contract, de a controla modul de executare a contractului, și de a dispune rezilierea contractului atunci când interesul public nu mai primește, prin executarea contractului, o satisfacție completă și continuă.</p> <p>Clauzele exorbitante sunt clauze derogatorii de la dreptul comun și care consacră puteri sporite în favoarea entității publice, pe considerentul ocrotirii interesului public.</p> <p>În consecința, contractele de achiziție publică presupun anumite rigori pe care trebuie sa le accepte cei care doresc sa se implice într-o relație contractuală cu statul sau cu entitățile sale publice. Acest lucru nu oprește ofertanții să nu participe la procedurile de achiziție publică dacă nu doresc să își asume clauzele exorbitante pe care le presupune orice contract administrativ, cum sunt cele enumerate la art.2, lit. c din Legea contenciosului administrativ, nr.554/2004, în rândul cărora se încadrează și contractele de achiziție publică, în condițiile în care la art.8, alin.3 din același act normativ, este prevăzut că la soluționarea litigiilor care apar în fazele premergătoare încheierii unui contract administrativ, precum și orice litigii legate de încheierea, modificarea, întreprinderea, executarea și încetarea contractului administrativ, se are în vedere regula după care principiul libertății contractuale este subordonat principiului priorității interesului public.</p>
			<p>Autoritatea Contractantă își menține cerința cu mențiunea că : „Prerogativele de drept public la îndemâna administrației constau în faptul că administrația încheie contractul pentru realizarea unei sarcini ale interesului public, ceea ce o pune într-o situație privilegiată. Voința administrației, ca parte contractantă, este subordonată realizării interesului general și contractelor administrative, comparativ cu cele de drept privat, li se aplică reguli mai tehnice, <i>administrația are limite de acțiune, fiind ținută de dispozițiile legale și de satisfacerea interesului general.</i>”</p> <p>Prin urmare, propunerea operatorului economic de modificare a art. 25.2, din</p>

			<p>contract, ar conduce la o procedură de soluționare care implică timp și costuri suplimentare și pe cale de consecință apreciem că nu servește interesului Municipiului București acceptarea unei astfel de modificări.</p>
<p>Intrebare nr. 39</p>	<p>In Caietul de Sarcini, Cap. 1 OBIECTUL SI DOMENIUL DE APLICARE, 1.1 GENERALITATI sunt prezentate cerintele tehnice si de calitate pentru achizitia tramvaielor din gama de 36 m, cu minim 5 usi duble. Avand in vedere principiul nediscriminarii si tratamentul egal precum si in scopul respectarii prevederilor SR 13353-5 (<i>Transport public urban de calatori/Calea de rulare a tramvaielor/Prescriptii privind gabaritele</i>) si a UIC 505-1:2006 (<i>Railway transport stock construction gauge</i>), va solicitam sa acceptati la ofertare si tramvaie prevazute cu 6 usi, din care 4 duble si 2 simple.</p>	<p>Raspuns nr. 39</p>	<p>Conform cerintelor din Caietul de Sarcini, este necesar ca tramvaiul sa fie construit cu minim 5 usi duble cu deschiderea de minim 1300 mm. De asemenea, la prima usa, prima foaie este cu actionare independenta (separata fata de cealalta foaie), fiind utilizata doar de catre conducatorul de tramvai. Rezulta ca formula cu 6 usi din care 4 duble si 2 simple are o distributie a usilor care nu asigura o uniformitate in ceea ce priveste accesul calatorilor. Conform cerintelor la prima usa prima semifoaie este rezervata conducatorului de tramvai si are comanda separata. In cazul prezentat cu o foaie simpla la prima usa se ingreuneaza accesul la urcare/coborare a calatorilor pentru primul tronson al tramvaiului fapt care nu poate fi acceptat. Ne mentinem cerinta din Caietul de Sarcini.</p>
<p>Intrebare nr. 40</p>	<p>In Caietul de Sarcini, Cap. 13 BOGHIURI este solicitat ca tipul boghiului sa fie liber pivotant, cu osii sau osii false. Avand in vedere principiul nediscriminarii si a tratamentului egal precum si in vederea reducerii costurilor de mentenenta (tramvaiele ar fi dotate cu 3 boghiuri in loc de 4), va solicitam sa acceptati la ofertare si tramvaie prevazute cu boghiuri nepivotante, cu conexiune rigida cu caroseria.</p>	<p>Raspuns nr. 40</p>	<p>Autoritatea contractanta apreciază că solicitarea este neîntemeiată și își mentine cerinta caietului de sarcini, respectiv cerinta ca boghiurile sa fie liber pivotante.</p> <p>Autoritatea Contractanta motiveaza solicitarea de la cap. 13, pag. 28 din Caietul de sarcini privind boghiurile liber pivotante prin faptul ca aceasta solutie este considerata ca fiind superioara din punct de vedere tehnic fata de solutia propusa de contestatar. Solutia cu boghiuri liber pivotante este verificata in timp indelungat pe infrastructura existenta in Municipiul Bucuresti si a fost singura care a dat rezultate.</p> <p>Tramvaiul Bucur LF ce a fost proiectat si fabricat in Municipiul Bucuresti de catre STB SA in uzina proprie are in alcatuire un boghiu purtator fix care are probleme in exploatare datorita inscrierii dificile in curba. In acest sens se arata ca se produc defectiuni la lagarele rotilor boghiurilor, se uzeaza profilul de rulare al rotilor boghiului purtator si se uzeaza sinele de rulare pe liniile pe care circula aceste tipuri de tramvaie. In prezent STB SA este in curs de re proiectare a solutiei respective pentru a asigura grade de libertate pentru usurarea inscrierii in curba a boghiurilor purtatoare la tramvaiele Bucur LF. Solutia tehnica cu boghiuri pivotante reduce transferul fortelor rezultate din</p>

contactul roata sina de la nivelul boghiului la nivelul caroseriei, prin asigurarea rotirii libere a boghiului fata de caroserie, cu urmatoarele avantaje:

- Reducerea uzurilor la calea de rulare inclusiv a pieselor speciale;
- Reducerea uzurii subsansamblurilor de boghiu influentate de contactul roata sina;

Consiliul National de Solutionare a Contestatiilor a constatat că Autoritatea Contractantă a justificat motivul pentru care a impus această specificație tehnică în cuprinsul caietului de sarcini, subliniind nevoia acestei specificații raportat la aspecte de ordin funcțional și tehnic, iar, pe de altă parte, constată faptul că modificarea solicitată de un operator economic nu este argumentată, în condițiile în care existența mai multor tipuri de boghiuri este de natură să profite doar operatorilor economici interesați de participarea la procedura de atribuire care pot ofera alte tipuri de boghiuri, ce nu ar satisface nevoile autorității contractante.

Cu privire la aprecierile referitoare la cerința ce vizează boghiurile pivotante, cităm din Decizia CNSC nr.64/ C71 3596 din 14.01.2019 unde se menționează că la punctul 13 "Boghiuri " din caietul de sarcini este prevăzut "Tipul boghiurilor: liber pivotante, cu osii sau cu osii false", Consiliul a reținut motivația Autorității Contractante potrivit căreia "această soluție este considerată ca fiind superioară din punct de vedere tehnic față de soluția propusă operatorul economic posibil ofertant ,verificată în timp pe infrastructura existentă în Municipiul București. Tramvaiul Bucur LF ce a fost proiectat și fabricat în Municipiul București de către STB S.A. în uzina proprie are în alcătuire un boghiu purtător fix care are mari probleme în exploatare datorită înscrierii dificile în curbă. În acest sens se arată că se produc defecțiuni la lagărele roților boghiurilor, se uzează profilul de rulare al roților și se uzează șinele de rulare pe liniile pe care circulă aceste tipuri de tramvale. (...) Soluția tehnică cu boghiuri pivotante elimină transferul forțelor rezultate din contactul roată - șină de la nivelul boghiului la nivelul caroseriei, prin asigurarea rotirii libere a boghiului față de caroserie. Consiliul constată că autoritatea contractantă a justificat motivul pentru care a impus această specificație tehnică în cuprinsul caietului de sarcini, subliniind nevoia acestei specificații raportat la aspecte de ordin funcțional și tehnic. În condițiile în care existența mai multor tipuri de boghiuri este de natură să profite doar

operatorilor economici interesaji de participarea la procedura de atribuire care pot oferta alte tipuri de boghiuri, ce nu ar satisface nevoile autorității contractante.			operatorilor economici interesaji de participarea la procedura de atribuire care pot oferta alte tipuri de boghiuri, ce nu ar satisface nevoile autorității contractante.
<p>Intrebare nr. 41</p>	<p>In Caietul de Sarcini, Cap. 1 OBIECTUL SI DOMENIUL DE APLICARE, 1.1 GENERALITATI se solicita ofertarea unui tramvai cu podea complet coborata, care dispune de omologare de tip într-o tara a Comunitatii Europene incepand cu 2013.</p> <p>Avand in vedere principiul nediscriminarii si al tratamentului egal, in contextul acordului dintre WTO (World Trade Organization) si Uniunea Europeana privind accesul fara restrictii la procedurile de achizitie publica, solicitam acceptarea la ofertare si a producatorilor care, in lipsa omologarii de tip a produselor într-o tara a CE, detin documente similare care dovedesc experienta in proiectarea, constructia si livrarea de tramvaie in conformitate cu Reglementarile UE.</p>	<p>Raspuns nr. 41</p>	<p>Conform cerintelor din tratatul de aderare a Romaniei la Uniunea Europeana, se aplica principiul reciprocitatii, respective al recunoasterii reciproce a procedurilor legate de omologarea/certificarea produselor. Acest fapt este bazat pe obligativitatea aplicarii prevederilor standardelor europene in ceea ce priveste proiectarea, fabricatia si exploatarea vehiculelor de transport public. De asemenea, este impusa acreditarea laboratoarelor de incercare si testare si de asemenea pe orizontala impunerea respectarii cerintelor de catre furnizorii de materiale, echipamente si subsansambluri din industria pe orizontala. Autoritatea contractanta isi mentine cerinta din Caietul de Sarcini: Ofertantul va prezenta în oferta tehnică, un tramvai cu podea complet coborâtă, care dispune de omologare de tip într-o țară a Comunității Europene începând cu 2013.</p> <p>După livrare ofertantul se obligă în maxim 3 luni să realizeze omologarea de tip a tramvaiului cap de serie, la achizitor, pe cheltuiuala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului. In situatia in care ofertantul declarat castigator nu reuseste sa obtina omologarea de tip a vagonului cap de serie, dupa cele 12 luni(*) de la semnarea contractului, se va proceda la rezilierea contractului.</p> <p>(*) A se vedea masura de remediere.</p>
<p>Intrebare nr. 42</p>	<p>Avand in vedere Reglementarea Europeana ECE R107 in privinta vehiculelor M2 si M3 (pe care o atasam la prezenta), de care consideram ca autoritatea contractanta trebuie sa tina cont pentru a da posibilitatea participarii la procedura a cat mai multor producatori europeni, va solicitam sa acceptati corelarea prevederilor Reglementarii Europene ECE R107, in special punctul 3.5. de la pagina 96 "Panta oricarui pasaj, pasaj de acces sau suprafata de acces sau suprafata de podea intre orice scaun cu prioritate sau spatii pentru scaunul cu rotile si cel pentru scaunul cu rotile si cel putin o intrare si o iesire sau o intrare si iesire combinata nu trebuie sa depaseasca 8%. Astfel de suprafete inclinate trebuie prevazute cu o suprafata rezistenta la alunecare", cu prevederile</p>	<p>Raspuns nr. 42</p>	<p>Cerinta privind echiparea cu boghiuri pivotante impune o solutie de amenajare a caroseriei care impune ca cerinta privind inclinarea maxima a podelei in interior de maxim 8% dar cu o diferenta de nivel de maxim 150 mm; nu se admit trepte pe directia longitudinala sau pe culoar in linie dreapta. Aceasta cerinta corespunde cu prevederile Reglementarii Europene ECE R107, punctul 3.5. de la pagina 96 "Panta oricarui pasaj, pasaj de acces sau suprafata de podea intre orice scaun cu prioritate sau spatii pentru scaunul cu rotile si cel putin o intrare si o iesire sau o intrare si iesire combinata nu trebuie sa depaseasca 8%. Astfel de suprafete inclinate trebuie prevazute cu o suprafata rezistenta la alunecare".</p> <p>Aceasta solicitare a fost facuta de mai multi operatori economici potentiali</p>

<p>Caietului de sarcini din documentatia de atribuire Cap. 6 CERINTE CONSTRUCTIVE GENERALE – 6.1. SPECIFICATII CONSTRUCTIVE – PAG. 10:</p>	<p>participanti si nu constituie un avantaj creat pentru o anumita firma fiind prevazuta in standardul international din acest domeniu pentru autovehicule de transport public. Prin similitudine aceasta prevedere se poate aplica si la vehiculele de transport public urban pe sine.</p> <p>A fost acceptată această modificare ca masura de remediere.</p>
<p>Inclinarea maxima a podelei in interior</p>	<p>6%, dar cu o diferenta de nivel de maxim 50 mm; nu se admit trepte pe directia longitudinala sau pe culoar in line dreapta</p>
<p>astfel incat, in urma corelarii informatiilor, cerinta din Caietul de sarcini sa devina:</p>	<p>8%, dar cu o diferenta de nivel maxim 150 mm; nu se admit trepte pe directia longitudinala sau pe culoar in line dreapta</p>
<p>De asemenea, facem mentiunea ca inaltimea podelei in zona deasupra boghiului va respecta intodeauna panta maxima de inclinare de 8%.</p> <p>In continuare tinem sa mentionam, ca, un eventual raspuns pozitiv la cerinta noastra, ar fi in concordanta si cu art. 13 al Caietului de sarcini: "Tipul boghiurilor: liber pivotante cu osii sau osii false."</p> <p>Deoarece Autoritatea Contractanta accepta in mod egal solutiile cu osii si osii false, panta de inclinare de max. 6% este realizabila doar cu solutia de osie falsa, nu in sa cu solutia boghiului cu osie (conexiunea fixa a perechii de roti). Pentru solutia cu osie ar fi necesar sa se accepte o panta de inclinare a podelei in zona deasupra boghiului de max. 8%.</p>	<p>Raspuns nr. 43</p>
<p>Intrebare nr. 43</p>	<p>1. In caietul de sarcini aferent licitatiei in cadrul capitolului: "1.OBIECTUL ȘI DOMENIUL DE APLICARE 1.1 GENERALITATI" se solicita:</p> <p>„Ofertantul va prezenta în oferta tehnică, un tramvai cu podea complet coborâtă, care dispune de omologare de tip într-o țară a Comunității Europene începând cu 2013.”</p> <p>Va rugam sa luati in considerare următoarele aspecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> -pentru domeniul tramvaie nu exista o standardizare a comunității europene similara cu sistemul de omologare de tip pentru autobuze/troleibuze, -fiecare tara europeana are particularitățile sale legate de omologarea tramvaielor, de exemplu in Germania omologările se fac pentru rețeaua dintr-un oras anume, <p>Conform cerintelor din tratatul de aderare a Romaniei la UE, se aplica principiul reciprocitatii, respectiv al recunoasterii reciproce a procedurilor legate de omologarea/certificarea produselor. Acest fapt este bazat pe obligativitatea aplicării prevederilor standardelor europene în ceea ce privește proiectarea, fabricatia si exploatarea vehiculelor de transport public. De asemenea, este impusa acreditarea laboratoarelor de incercare si testare și de asemenea pe orizontala impunerea respectarii cerintelor de catre furnizorii de materiale, echipamente si subsansambluri din industria pe orizontala. Standardele europene cum ar fi cele legate de siguranta circulatiei SR EN 13452-1:2004 - Aplicații feroviare. Frânare. Sisteme de frânare în transporturi publice urbane și suburbane., SR EN 15227+A1/2011 - Aplicații feroviare. Cerințe de siguranță pasivă contra coliziunii pentru structurile cutiilor de vehicule feroviare; SR EN 50215:2010 - Aplicații feroviare. Încercări pe</p>

-rețele de tramvaie din diferite orase, atât la nivel european cât și din România diferă din punctul de vedere a ecartamentului, razei curbelor, dimensiunilor stativilor etc...

-tramvaiele se construiesc special pentru condițiile particulare ale orașului/tării în care acestea vor fi livrate, rar se întâmplă ca un tramvai să poată fi folosit într-o altă rețea fără modificări iar realizarea acestor modificări conduc la nevoia de modificare a omologărilor,

-în momentul de față doar un singur producător deține un certificat de omologare de tip pentru un tramvai compatibil cu rețeaua din București,

-se solicită ca tramvaiele să fie omologate în România indiferent de omologările obținute anterior în alte țări/rețele Europene,

-licitația în cadrul fisei de date solicită livrări de produse similare în ultimii 3 ani în valoare de minim 28.000.000 lei fără însă a limita în vreun fel regiunea în care aceste livrări au fost realizate

Considerăm ca toate acestea, cumulate, reprezintă o formă de limitare a concurenței, un singur producător fiind capabil să îndeplinească cerințele cumulate ale caietului de sarcini și deosebit de importantă este cerința privind livrările de contracte similare cu obligarea implicită ca cel puțin una dintre aceste livrări să se fi făcut într-o țară europeană (neexistând omologări europene de tip general valabile ci doar omologări particularizate pe diverse țări/orase atunci rezultă ca singura posibilitate de a obține o astfel de omologare implică automat și livrarea de tramvaie în acea țară/oras).

Pentru motivele enumerate mai sus va solicităm respectuos să modificăm cerința după cum urmează:

„Ofertantul trebuie să prezinte, în cadrul ofertei sale tehnice, pentru un tramvai cu podea complet coborâtă, un document eliberat nu mai devreme de 2013, care să dovedească omologarea unui tramvai cu podea complet coborâtă, în oricare dintre statele membre ale UE sau în orice țară asociată cu UE ca și candidat la aderarea la UE” sau alternativ înalturarea cerinței.

materialul rulant după terminarea construcției și înainte de punerea în funcțiune; SR 13353-5 - Transport public urban de călători. Călea de rulare a tramvaielor. Prescripții privind gabaritele (sau echivalent); EN 12663-1:2010 - Railway applications - Structural requirements of railway vehicle bodies - Part 1: Locomotives and passenger rolling stock (and alternative method for freight wagons); EN 13272:2012 - Railway applications - Electrical lighting for rolling stock in public transport systems; EN 50121-3-1:2015 - Electromagnetic Compatibility - Part 3-1: Rolling Stock - Train and Complete Vehicle; EN 50121-3-2:2015 - Railway applications - Electromagnetic compatibility - Part 3-2: Rolling stock - Apparatus; EN 50125-1:2014 - Railway applications - Environmental conditions for equipment - part 1: rolling stock and on-board equipment; CSN EN 50125-2:2002 - Railway applications - Environmental conditions for equipment - Part 2: Fixed electrical installations; EN 50125-3:2003 - Railway applications - Environmental conditions for equipment part 3: equipment for signalling and telecommunications; EN 50153:2002 - Railway applications - Rolling stock - protective provisions relating to electrical hazards; EN 50155:2007 - Railway applications - Electronic equipment used on rolling stock; EN 50163:2004 - Railway applications - Supply voltages of traction systems; EN 50206-2:2011 - Railway applications - Rolling stock - Pantographs: Characteristics and tests. Part 2: Pantographs for metros and light rail vehicles; EN 50343:2003 - Railway applications - Rolling stock - rules for installation of cabling; EN 894-1:1997+A1:2008 - Safety of machinery - Ergonomics requirements for the design of displays and control actuators - Part 1: General principles for human interactions with displays and control actuators; EN 14750-1:2006 - Railway applications - Air conditioning for urban and suburban rolling stock - part 1: comfort parameters; EN 14813-1:2006+A1:2010 - Railway applications - Air conditioning for driving cabs - Part 1: Comfort parameters; EN 12663-1:2010 - Railway applications - Structural requirements of railway vehicle bodies - Part 1: Locomotives and passenger rolling stock (and alternative method for freight wagons); EN ISO 3095:2014 - Railway applications. Acoustics.

Measurement of noise emitted by railbound vehicles; EN ISO 3381:2011 - Railway applications. Acoustics. Measurement of noise inside railbound vehicles; SR 13353-5 - Transport public urban de călători. Călea de rulare a tramvaielor. Prescripții privind gabaritele (sau echivalent); IEC 60077-1:1999 - Railway applications - Electric equipment for rolling stock - part 1: general service conditions and general rules; IEC 60077-2:1999 - Railway applications - Electric equipment for rolling stock - part 2: electrotechnical components -

general rules; IEC 60571:2012 - Railway applications – Electronic equipment used on rolling stock; UIC 505-1:2006 - Railway transport stock. Rolling stock construction gauge (sau echivalent);

Aceste standarde si multe altele sunt notate ca cerinte de conformitate in caietul de sarcini si respectarea lor in Romania este obligatorie.

Autoritatea contractanta isi mentine cerinta din Caietul de Sarcini:

Ofertantul va prezenta în oferta tehnică, un tramvai cu podea complet coborâtă, care dispune de omologare de tip într-o țară a Comunității Europene începând cu 2013.

După livrare ofertantul se obligă în maxim 3 luni să realizeze omologarea de tip a tramvaiului cap de serie, la achizitor, pe cheltuiela sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului. In situatia in care ofertantul declarat castigator nu reuseste sa obtina omologarea de tip a vagonului cap de serie, dupa cele 12 luni(*) de la semnarea contractului, se va proceda la rezilierea contractului.

(*) A se vedea masura de remediere.

Se considera ca solicitarea privind omologarea tramvaiului într-o țara a Comunitatii Europene incepand cu 2013 nu este o cerinta privind experienta similara, deoarece este o obligatie legala ce trebuie indeplinita de catre produsul ce va fi livrat respectiv vehiculele de transport public si este obligatorie pentru toti agentii economici.

Cerinta privind experienta similara este eliminata si a fost introdusa in fisa de date a achizitiei si nu are legatura cu derularea propriu-zisa a contractului de catre ofertantul declarat castigator.

In plus fata de cele mentionate anterior facem precizarea ca documentatia de atribuire a fost verificata si avizata de catre ANAP care nu a constatat incalcarea prevederilor legislatiei achizitiilor publice privind includerea in caietul de sarcini a unor conditii de calificare care ar constitui clauze nescrise. Ne menținem solicitarea din documentatia de atribuire. Față de cele menționate, Autoritatea Contractantă își menține solicitarea din documentatia de atribuire.