

**Către:** Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor  
Str. Stavropoleos nr. 6, sector 3, București

**Fax:** 021.310.46.42

**E-mail:** [office@cnscl.ro](mailto:office@cnscl.ro)

**Spre știință:** Municipiul București  
Bd. Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, București

**Fax:** 021.3055587

**E-mail:** [directiageneralaaachizitiipublice@pmb.ro](mailto:directiageneralaaachizitiipublice@pmb.ro)

**Ref.:** Contestație cu privire la rezultatul procedurii de atribuire prin licitație deschisă a contractului de achiziție publică "Achiziționarea a 100 de tramvaie"

**Data:** 14.11.2019

Subscrisa [redacted] cu sediul în [redacted] având  
cod unic [redacted] al  
pe lângă [redacted] al  
Comerțului de

operator economic participant în asociere la procedura de atribuire prin licitație deschisă a contractului de achiziție publică "Achiziționarea a 100 de tramvaie", Cod CPV: 34622100-4 - Vagoane de tramvai (în continuare, „Procedura de Atribuire”),

reprezentată convențional de [redacted] cu sediul [redacted]

adresa la care va solicităm să dispuneți comunicarea tuturor înscrisurilor referitoare la prezentul litigiu<sup>1</sup>,

în contradicție cu autoritatea contractantă Municipiul București, cu sediul în Bd. Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, București (în continuare, „Autoritatea contractantă”),

în temeiul dispozițiilor art. 8 și urm. din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea

Head Office

DOMNULUI PREȘEDINTE AL CONSILIULUI NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor (în continuare, "Legea nr. 101/2016"), în termen legal, formulăm prezenta

## CONTESTAȚIE

prin care vă solicităm să dispuneți:

- I. În temeiul art. 19 alin. (1) al Legii nr. 101/2016, încuviințarea accesului subscrisei la studiul întregului dosar al achiziției publice (fără restricționarea accesului la documentele care sunt publice și pe care ofertantul [REDACTAT] nu le-a declarat confidențiale cum ar fi: înscrisurile care emană de la autoritatea contractantă, înscrisurile care emană de la ANAP, solicitările de clarificare în perioada de evaluare a ofertei, răspunsurile ofertantului [REDACTAT] și orice alte acte similare acestora) și fotocopierea documentelor pe care le vom considera relevante.
- II. să se constate nejustificată clasificarea ca fiind „confidențiale” informațiile din documentele elaborate de către Autoritatea contractantă pe parcursul derulării procedurii de atribuire și, pe cale de consecință să ni se permită accesul neîngrădit la respectivele documente, precum și să se constate că ofertantul declarat câștigător nu a demonstrat prin mijloace de probă adecvate care informații din propunerea tehnică și/sau financiară sunt confidențiale, clasificate sau sunt protejate de un drept de proprietate intelectuală și, pe cale de consecință, să ni se permită accesul la respectivele documente.
- III. Admiterea contestației, respectiv:
  - a. anularea rezultatului Procedurii de Atribuire comunicat de Autoritatea contractantă prin adresa nr. 3308/04.11.2019, anularea Raportului procedurii D.P. nr. 3297/04.11.2019, precum și a tuturor actelor anterioare și/sau concomitente și/sau și/sau ulterioare și conexe cu acestuia în ceea ce privește declararea ca acceptabilă, conformă și câștigătoare a ofertei depuse de [REDACTAT]
  - b. obligarea Autorității contractante la reevaluarea ofertelor depuse în cadrul Procedurii de Atribuire și la emiterea unui nou raport al procedurii de atribuire, cu respectarea considerentelor expuse în motivarea deciziei Consiliului;
  - c. obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul litigiu, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (9) din Legea nr. 101/2016,

având în vedere motivele expuse în cele ce urmează.

- [REDACTED]
7. Compania [REDACTED] are o istorie de peste 128-de ani, fiind una dintre primele fabrici de material rulant din Europa. Aici au fost produse câteva sute de mii de mijloace de transport pe șine, care circulă astăzi în Europa, Asia, Africa și America de Sud.
  8. Trenul este cel mai răspândit mijloc de transport de mare capacitate, circulă pe toate continentele și oferă cel mai mare coeficient de siguranță pentru pasageri.
  9. Cultura de fabricație de material rulant se dobândește în zeci de ani de activitate în domeniu iar responsabilitatea în sfera riscului este extremă având în vedere numărul mare de călători transportați într-un singur vehicul.
  10. [REDACTED] fabricat toate tipurile de vagoane, metrouri, troleibuze, iar în ultimul deceniu și tramvaie. Cu toată experiența sa acumulată în timp, intrarea pe piața tramvaielelor a fost precedată de un studiu de piață<sup>5</sup> pentru identificarea și aplicarea celei mai bune soluții care să ne asigure succesul. În anii 2008-2009 specialiștii noștri au analizat și comparat mijloacele de transport urban pe șine produse de marii fabricanți din domeniu ajungând la concluzia că aceștia aveau deja un nivel tehnic ridicat greu de atins într-un timp relativ scurt și că pentru a ne plasa în rândul lor relativ repede ar fi indicat să achiziționăm o licență de fabricație pentru un tramvai de top.
  11. La sfârșitul anului 2009 am finalizat negocierile cu firma [REDACTED] pentru achiziția licenței de fabricație a tramvaiului [REDACTED] tramvai modular care poate fi construit în funcție de nevoi, iar componența poate varia între 2-6 vagoane, adică între 18-54m lungime<sup>6</sup>.
  12. Acest tip de tramvai circulă în Europa în peste 800 de exemplare în țări ca Germania, Ungaria, Portugalia sau România. Cu acest tip de tramvai ne-am prezentat și la licitația de la București, considerând că oferta noastră corespunde întrutotul Caietului de Sarcini întocmit de Autoritatea contractantă.
  13. Cu surprindere am constatat că autoritatea contractantă prin Comisia de evaluare a apreciat că un tramvai desenat de firma concurentă care nu a fost produs încă și nici omologat UE ar fi superior tramvaiului fabricat după licența [REDACTED] de către un fabricant tradițional de material rulant. Acest tip de tramvai circulă în România de 5-6 ani și înregistrează rezultate superioare cum ar fi: cel mai mic consum de energie electrică, cel mai mare coeficient de disponibilitate, îndeplinind cele mai înalte standarde de calitate și confort existente în Europa.
  14. Sub pretextul că ofertantul și-a securizat în totalitate oferta, Comisia de evaluare a autorității contractante a refuzat punerea la dispoziție a documentelor publice pe care i le-am solicitat. Acest comportament al autorității contractante ne-a creat mari suspiciuni legate de modul în care s-a derulat evaluarea acestei licitații.

<sup>5</sup> Studiul "Caracteristici tehnico-funcționale ale unor tramvaie cu platformă coborâtă - Analize comparative" este deșus în Anexa nr. 4.

<sup>6</sup> Schița modelului de tramvai [REDACTED] și extrasul din contractul de licență cu [REDACTED] depuse în Anexa nr. 5.

## I. SUCCINTĂ EXPUNERE A SITUAȚIEI DE FAPT

1. La data de 11.12.2018, Autoritatea contractantă a publicat anunțul de participare nr. CN1007214/11.12.2018 în SICAP având ca obiect atribuirea prin licitație deschisă a contractului de achiziție publică „Achiziționarea a 100 de tramvaie”, cod CPV: 34622100-4 - Vagoane de tramvai.
2. În conformitate cu prevederile fișei de date a achiziției, valoarea estimată a contractului este de 845.687.394,00 RON (fără TVA).
3. În cadrul Procedurii de Atribuire, au fost depuse două oferte, respectiv oferta [REDACTAT] în cadrul căreia subscrisa este lider al asocierii și oferta societății [REDACTAT].
4. Ulterior finalizării etapei de evaluare a ofertelor, Autoritatea contractată a comunicat subscrisei adresa nr. 3308/04.11.2019<sup>2</sup> prin care ne-a informat că oferta asocierii este admisibilă, fiind clasată pe locul 2, cu un punctaj de 95,75 puncte, iar oferta celor de la [REDACTAT] a fost declarată câștigătoare, obținând un punctaj de 99,61 puncte.
5. Prin adresa nr. 2002/2707/05.11.2019<sup>3</sup> subscrisa am solicitat accesul la întreaga documentația a dosarului de achiziție. Conform minutei întâlnirii din 06.11.2019 nr. DP nr. 3333/06.11.2019), reprezentanților subscrisei li s-a permis accesul *exclusiv* la Raportul procedurii D.P. nr. 3297/04.11.2019<sup>4</sup> („Raportul”) (al cărui conținut era anonimizat, inclusiv cu privire la modalitatea de acordare a punctelor aferente factorilor de evaluare) și la Formularul 10 depus de ofertantul [REDACTAT] referitor la declararea înscrisurilor din propunerea tehnică și financiară cu caracter confidențial).
6. Deși, subscrisa am solicitat accesul atât în privința documentelor aferente evaluării propunerilor tehnice și financiare (menționate la punctul 3.2. din Raportul), cât și în privința acelor înscrisuri din propunerea tehnică a [REDACTAT] care nu au caracter confidențial (cum ar fi: înscrisurile care emană de la autoritatea contractantă, înscrisurile care emană de la ANAP, solicitările de clarificare în perioada de evaluare a ofertei, răspunsurile ofertantului [REDACTAT] și orice alte acte similare acestora), cererea subscrisei a fost respinsă fără nicio justificare. Într-o secțiune subsecventă a contestației, vom arăta că în mod nelegal Autoritatea contractantă nu a acordat acces subscrisei la dosarul achiziției publice și a păstrat pretinsul caracter confidențial asupra acestor documente, iar refuzul de a permite accesul la aceste documente a fost dat de persoane care nu au o astfel de competență (minuta amintită este semnată de toți membrii Comisiei de evaluare, a căror activitate s-a finalizat odată cu întocmirea raportului procedurii de atribuire).

<sup>2</sup> Depusă în Anexa nr. 1.

<sup>3</sup> Depusă în Anexa nr. 2.

<sup>4</sup> Minuta întâlnirii din 06.11.2019 nr. DP nr. 3333/06.11.2019, Raportul procedurii D.P. nr. 3297/04.11.2019 și Formularul 10 al ofertantului [REDACTAT].

- [REDACTED]
15. Analizând în mod obiectiv produsele fabricate de ofertantul declarat câștigător, se constată că toate cele 3 tipuri de tramvaie sunt construite după alt concept, construcție unitară cu vagoane suspendate care nu pot fi modificate, ci doar reconstruite în alte variante, necesitând alte teste, probe și omologări<sup>7</sup>. Pentru justificarea conformității, autoritatea contractantă a operat cu o interpretare eronată a noțiunii de similitudine<sup>8</sup>.
  16. Nu în ultimul rând, în cele ce urmează vom arăta că Autoritatea contractantă a declarat oferta [REDACTED] câștigătoare cu nerespectarea prevederilor legale.
    - A. **AUTORITATEA CONTRACTANTĂ A BLOCAT ÎN MOD NELEGAL ACCESUL SUBSCRIBERII LA DOCUMENTELE DIN DOSARUL DE ACHIZIȚIE.**
  17. Obligația de confidențialitate nu trebuie absolutizată și extinsă în alte cazuri neprevăzute de lege, astfel cum a procedat Autoritatea contractantă.
  18. Lecturând Formularul 10, observăm că nu toate documentele propunerii [REDACTED] au fost declarate confidențiale.
  19. Or, Autoritatea contractantă a decis să blocheze accesul în întregime nu numai la oferta [REDACTED] cât și la celelalte procese-verbale și avize conforme condiționate emise de ANAP, la care face referire Raportul de evaluare.
  20. Conduita Autorității contractante este nelegală și abuzivă, după cum vom demonstra în rândurile ce succed.
  21. În conformitate cu dispozițiile art. 217 alin. (6) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, am solicitat Autorității contractante accesul neîngrădit la raportul procedurii de atribuire, precum și informațiile din cadrul documentelor de calificare, propunerilor tehnice și/sau financiare care nu au fost declarate de către ofertanți ca fiind confidențiale, clasificate sau protejate de un drept de proprietate intelectuală.
  22. Cadrul legal aplicabil privind achizițiile publice nu instituie o prezumție în sensul caracterului confidențial al ofertelor în ansamblul lor, astfel încât accesul la informațiile din oferte nu este prezumat a fi restricționat.
  23. **Art. 21 din Directiva 2014/24/UE** privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE reglementează dreptul operatorului economic participant la o procedură de atribuire de a declara anumite informații din cuprinsul documentelor prezentate ca fiind confidențiale. Respectivul drept nu se poate, însă, exercita în mod nelimitat, ci privește doar acele informații în legătură cu care se justifică păstrarea confidențialității cum ar fi, cu titlu de exemplu, secretele tehnice sau comerciale și aspectele confidențiale ale ofertelor.

<sup>7</sup> Schițele celor 3 tipuri de tramvaie produse de [REDACTED] respectiv [REDACTED] depuse în Anexa nr. 6.

<sup>8</sup> A se vedea schița modelului de tramvai conform cerințelor solicitate prin Caietul de sarcini - Anexa nr. 7.

24. Art. 57 alin. 1 din Legea nr. 98/2018 privind achizițiile publice transpune ca atare dispozițiile directivei menționate anterior și impune autorității contractante obligația de a nu dezvălui informațiile transmise de operatorii economici indicate de aceștia ca fiind confidențiale, în măsura în care respectivele informații reprezintă, cu titlu de exemplu, secrete tehnice sau comerciale precum sau elementele confidențiale ale ofertelor. În dezvoltarea acestor dispoziții, normele de aplicare precizează la art. 123 alin. 1 din HG nr. 395/2016 că ofertantul trebuie să indice motivat, în cuprinsul ofertei, care informații din propunerea tehnică și/ sau financiară sunt confidențiale, clasificate sau sunt protejate de un drept de proprietate intelectuală, în baza legislației aplicabile.
25. În paralel cu reglementarea dreptului operatorului economic de a declara confidențiale anumite informații prezentate în procedură, legislația specifică reglementează dreptul ofertanților participanți la procedura de atribuire de a contesta actele nelegale emise de autoritatea contractantă. Pentru a putea să exercite respectivul drept, ofertanții trebuie să aibă posibilitatea de a cunoaște, între altele, motivele pentru care o ofertă a fost declarată câștigătoare. În acest context, art. 217 alin. 6 din Legea nr. 98/2018 prevede că autoritatea contractantă este obligată să permită, la cerere, într-un termen care nu poate depăși o zi lucrătoare de la data primirii cererii, accesul neîngrădit al oricărui ofertant la raportul procedurii de atribuire și la informațiile din cadrul documentelor de calificare, precum și la informațiile din cadrul propunerilor tehnice și financiare care nu au fost declarate de către ofertanți ca fiind confidențiale, clasificate sau protejate de un drept de proprietate intelectuală. Cum declararea drept confidențiale a unor informații nu se poate realiza în mod nejustificat, art. 19 alin. 1 din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac permite accesul participanților la procedură la documente declarate confidențiale în măsura în care operatorul economic care a procedat la indicarea documentelor ca fiind confidențiale nu demonstrează caracterul confidențial al acestora.
26. Din coroborarea dispozițiilor enunțate rezultă faptul că sunt protejate sub aspectul confidențialității numai anumite informații din cuprinsul documentelor depuse în procedura de atribuire și nu totalitatea documentelor prezentate. Cu alte cuvinte, nu pot fi declarate confidențiale ofertele tehnice și financiare în integralitatea lor, ci doar anumite informații din acestea care, dacă ar ajunge la cunoștința competitorilor, ar vătăma interesele și drepturile ofertantului.
27. Cum se realizează delimitarea între informațiile care pot fi declarate confidențiale și cele care nu se justifică să fie încadrate ca atare nu rezultă cu exactitate nici din dispozițiile directivei privind achizițiile publice, nici din legile naționale de transpunere. Această particularitate de reglementare a prilejuit Curții de Justiție a Uniunii Europene multiple ocazii de a lămuri cum se trasează linia de demarcație între informația care trebuie să rămână confidențială și informația care trebuie cunoscută de restul ofertanților.
28. Pentru a decide anumite repere în legătură cu sfera informațiilor care pot fi declarate confidențiale, Curtea de Justiție a observat că dreptul de a declara anumite informații

- confidențiale trebuie exercitat în mod concomitent cu alte drepturi ale participanților la procedura de atribuire și cu respectarea unor principii specifice dreptului achizițiilor publice.
29. Cu privire la situația în care un ofertant contestă ca nelegală atribuirea contractului altui ofertant, o cauză de referință rămâne *Varec (C-450/06, Varec împotriva Statului Belgian)*<sup>9</sup>, în cadrul căreia întrebările adresate Curții de Justiție au fost ocazionate de necesitatea de a se clarifica cum se conciliază dreptul ofertantului care se consideră vătămat de a contesta actele considerate nelegale cu dreptul ofertantului a cărui ofertă se contestă de a păstra confidențiale anumite informații. În acest context se observă că ofertantul care contestă atribuirea contractului către un alt ofertant trebuie să cunoască cât mai multe informații din oferta declarată câștigătoare pentru a argumenta contestația, iar, în egală măsură, este posibil, ca divulgarea unor informații din oferta contestată să fie vătămătoare. Punând în balanță aceste aspecte Curtea a statuat după cum urmează:
30. În cadrul specific al comunicării către un candidat sau un ofertant respins a motivelor respingerii candidaturii sau a ofertei acestuia, precum și în cel al publicării anunțului de atribuire a unui contract, articolul 7 alineatul (1) și articolul 9 alineatul (3) din respectiva directivă recunosc autorităților contractante posibilitatea de a nu comunica anumite informații, în cazul în care divulgarea acestora ar aduce atingere intereselor comerciale legitime ale întreprinderilor publice sau private sau ar aduce atingere concurenței loiale dintre furnizori.
31. Principiul protecției informațiilor confidențiale, precum și a secretelor comerciale trebuie pus în aplicare astfel încât să fie compatibil cu cerințele unei protecții juridice efective și cu respectarea dreptului la apărare al părților în litigiu (a se vedea, prin analogie, Hotărârea din 13 iulie 2006, *Mobistar*, C-438/04, Rec., p. I-6675, punctul 40) și, în cazul unei căi de atac în fața unei instanțe sau al unei căi de atac în fața unui alt organism care este o instanță sau tribunal în înțelesul articolului 234 CE, astfel încât să se asigure respectarea faptului că procedura, în ansamblul său, respectă dreptul la un proces echitabil.
32. Având în vedere prejudiciul extrem de grav care ar putea rezulta din comunicarea ilegală a anumitor informații către un concurent, organismul menționat trebuie ca, înainte de a comunica aceste informații unei părți la litigiu, să dea posibilitatea operatorului economic vizat să invoce caracterul confidențial sau de secret comercial al acestora (a se vedea, prin analogie, Hotărârea *AKZO Chemie și AKZO Chemie UK/Comisia*, citată anterior, punctul 29).
33. Prin urmare, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că articolul 1 alineatul (1) din Directiva 89/665, coroborat cu articolul 15 alineatul (2) din Directiva 93/36, trebuie interpretat în sensul că organismul responsabil cu procedurile privind căile de atac prevăzute la articolul 1 alineatul (1) menționat trebuie să garanteze confidențialitatea și dreptul la respectarea

<sup>9</sup><http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=71573&pageIndex=0&doclang=RO&made=1&dir=&occ=first&part=1&cid=1698953>



- secretelor comerciale cu privire la informații conținute în dosarele care îi sunt comunicate de către părțile la litigiu, în special de către autoritatea contractantă, organismul respectiv având totuși dreptul să cunoască el însuși aceste informații și să le ia în considerare. Este de competența acestui organism să decidă în ce măsură și potrivit căror modalități se impune garantarea confidențialității și a secretului acestor informații, în lumina cerințelor unei protecții juridice efective și a respectării dreptului la apărare al părților la litigiu și, în cazul unei căi de atac în fața unei instanțe sau al unei căi de atac în fața unui alt organism care este o instanță sau tribunal în înțelesul articolului 234 CE, pentru ca procedura, în ansamblul său, să respecte dreptul la un proces echitabil.
34. Rezumând considerentele și soluția din cauza *Varec*, se observă că este obligația instanței de a analiza care informații trebuie să fie păstrate confidențiale, întrucât confidențialitatea nu poate să acopere ansamblul documentelor depuse de un ofertant în cadrul procedurii deoarece ar împiedica asigurarea protecției juridice efective și exercitarea dreptului la apărare pe care dreptul Uniunii le asigură. În mod concret, informațiile care pot fi păstrate confidențiale sunt acelea a căror divulgare ar aduce atingere intereselor comerciale legitime ale întreprinderilor publice sau private sau ar aduce atingere concurenței loiale dintre furnizori.
  35. În detalierea concluziilor din cauza *Varec* se dovedesc utile anumite considerente din cauza *Donau Chemie*, (C-536/11, Bundeswettbewerbsbehörde împotriva Donau Chemie și alții)<sup>10</sup>, un litigiu de dreptul concurenței în care s-a pus problema accesului terților la informații pe care un operator economic dorește să le păstreze confidențiale:
  36. Trebuie să se constate însă că, deși aceste considerații pot justifica refuzarea accesului la anumite documente care figurează în dosarul unei proceduri naționale în materie de concurență, ele nu presupun ca acest acces să fie refuzat sistematic, fiecare cerere de acces la documente trebuind să facă obiectul unei aprecieri de la caz la caz care să ia în considerare toate elementele cauzei (a se vedea în acest sens *Hotărârea Pfeleiderer*, citată anterior, punctul 31).
  37. În cadrul acestei aprecieri, instanțelor naționale le revine sarcina de a evalua, pe de o parte, interesul solicitantului de a obține accesul la aceste documente în scopul pregătirii acțiunii sale în repararea prejudiciului, ținând seama de celelalte posibilități pe care acesta le are eventual la dispoziție.
  38. Pe de altă parte, aceste instanțe trebuie să ia în considerare consecințele cu adevărat prejudiciabile pe care un asemenea acces este susceptibil să le producă în raport cu interese publice sau cu interese legitime ale altor persoane.
  39. Aspectul că aceste considerente sunt pronunțate într-un litigiu de dreptul concurenței, ramură în care nu sunt incidente o sumă de principii specifice dreptului achizițiilor publice care reclamă

<sup>10</sup><http://curia.europa.eu/juris/document/document.jspx?text=&docid=138090&pageIndex=0&doclang=RO&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1699199>





- Asigurarea unei transparențe suplimentare, este cu atât mai important. Astfel, se observă întărirea concluziei că determinarea sferei informațiilor confidențiale nu se realizează fără o analiză obiectivă, de la caz la caz, cu luarea în considerare atât a interesului solicitantului de a cunoaște anumite informații pentru a exercita dreptul la acțiune cât și a consecințelor efective a divulgării unor informații. Instanțele sunt chemate să analizeze consecințele cu adevărat prejudiciabile pe care un asemenea acces este susceptibil să le producă în raport cu interese legitime ale persoanei care invocă caracterul confidențial pentru a nu permite ca exercitarea abuzivă a dreptului de a solicita păstrarea drept confidențiale a unor informații să împiedice exercitarea căilor de atac de către o altă persoană.
40. Repere suplimentare privind incidența unor principii la momentul analizării necesității de a păstra anumite informații confidențiale față de restul ofertanților au fost oferite de Tribunalul Uniunii într-un număr de cauze privind atribuirea unor contracte de achiziție publică în conformitate cu dispozițiile Regulamentului financiar al Uniunii. Relevante în cauză sunt anumite considerente în care se menționează că actele redactate de autoritatea contractantă pe parcursul evaluării se comunică integral participanților la procedură pentru a permite exercitarea eventualelor căi de atac.
  41. În cauzele conexe T-339/10 și T-532/10, Cosepuri Soc. Coop. împotriva Autorității Europene pentru Siguranța Alimentară (EFSA)<sup>11</sup>, Tribunalul a reținut următoarele elemente care dau expresie *principiului transparenței* astfel cum acesta este incident în dreptul achizițiilor publice:
  42. Pe de altă parte, trebuie amintit că, în speță, EFSA a comunicat reclamantei motivele respingerii ofertei sale, caracteristicile și avantajele ofertei ofertantului reținut, numele acestuia, o copie a raportului de evaluare și o copie a contractului semnat cu ofertantul reținut. Având în vedere toate aceste elemente, Tribunalul consideră că EFSA și-a îndeplinit obligația de transparență prevăzută la articolul 89 alineatul (1) din Regulamentul financiar. În plus, în ceea ce privește în mod specific oferta economică a ofertantului reținut, trebuie amintit că reclamanta a avut posibilitatea să cunoască această ofertă din documentele care i-au fost notificate de EFSA (a se vedea punctul 34 de mai sus).
  43. Rezumând considerentele Tribunalului, se observă că raportul de evaluare se transmite în integralitate ofertanților, iar posibilitatea de a cunoaște oferta financiară a unui ofertant nu constituie un aspect interzis, ca regulă.
  44. Din ansamblul jurisprudenței invocate rezultă u număr de repere privind declararea unor informații prezentate într-o procedură de atribuire ca fiind confidențiale:
    - i. orice declarație de confidențialitate nu poate avea caracter generic și nu poate să privească ansamblul ofertei;

<sup>11</sup><http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=133102&pageIndex=0&doclang=RO&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1699286>



transparenței și integrității procesului de achiziție publică, asigurarea utilizării eficiente a fondurilor publice, rezultă că o astfel de procedură angrenează informații eminamente de interes public, astfel încât excepțiile de la acest caracter trebuie să fie temeinic justificate<sup>14</sup> [Curtea de Apel Pitești, Secția a II-a civilă, de contencios administrativ și fiscal, Decizia nr. 3191/R-CONT din 21 octombrie 2013].

50. Similar, s-a reținut că „declararea drept confidentiale a tuturor informațiilor din adresă de răspuns la clarificări ce privește oferta financiară, fără a se indica nici măcar generic rațiunile care ar justifica o atare măsură, nu constituie o măsură justificată obiectiv, potrivit dispozițiilor legale citate, ci una care pune practic contestatoarea în imposibilitatea susținerii contestației, lipsind de conținut dreptul la formularea unei contestații” [subl. ns.] [Curtea de Apel Pitești, Secția a II-a civilă, de contencios administrativ și fiscal, Decizia nr. 3191/R-CONT din 21 octombrie 2013]. Optica a fost împărtășită inclusiv de Curtea de Apel București (a se vedea Decizia civilă nr. 687/11.02.2016, Secția a VIII-a contencios administrativ și fiscal).
51. Așadar, în ipoteza refuzului accesului la un document al ofertei, sarcina probei caracterului confidențial revine operatorilor economici, iar Consiliului îi revine sarcina de a verifica caracterul justificat al susținerilor acestora, astfel cum vom detalia *infra*.
52. În ceea ce privește anonimizarea justificărilor punctajelor din Raport, însăși natura lor face greu de înțeles vreo modalitate prin care accesul public ar fi apt să lezeze interesele legitime ale operatorilor economici în ceea ce privește secretul comercial și/sau proprietatea intelectuală.
53. În egală măsură, este de neînțeles de ce Autoritatea contractantă a ales să nu furnizeze toate procesele-verbale care au stat la baza evaluării ofertelor sau alte înscrisuri care emană de la aceasta, precum și avizele conforme condiționate emise de către ANAP. Acestea nu aduc atingere intereselor economice ale niciunui ofertant și este absurd a se considera că ar fi o măsură privind combaterea concurenței neloiale.
54. Astfel cum în mod corect s-a stabilit în jurisprudența în materie<sup>15</sup>, chiar și în ipoteza unui refuz explicit din partea operatorilor economici cu privire la accesul la documentele înaintate autorității contractante, „autoritatea contractantă și, subsecvent, organele de jurisdicție au posibilitatea de a examina, potrivit art. 24 (n.n. - art. 24 din OUG 34/2006) justificarea unei astfel de măsuri”, refuzul nejustificat de comunicare în totalitate a informațiilor solicitate fiind nelegal [Decizia nr. 43 din 12 ianuarie 2017 a Curții de Apel București].
55. În acest sens este și practica judiciară a Curții de Justiție a Uniunii Europene, care a stabilit că este de competența organismului responsabil cu procedurile privind căile de atac prevăzute la articolul 1 alineatul (1) din Directiva 89/665/CEE (în cauză, CNSC) ca, în contextul garantării

<sup>14</sup> D.D. Șerban. *Jurisprudență în materia achizițiilor publice*, vol. V, Ed. Hamangiu, București, 2015, p. 476-477.

<sup>15</sup> De exemplu, Curtea de Apel Pitești, Secția a II-a civilă, de contencios administrativ și fiscal, Decizia nr. 3191/R-CONT din 21 octombrie 2013, comentată în D.D. Șerban. *Jurisprudență în materia achizițiilor publice*, vol. V, Ed. Hamangiu, București, 2015, p. 475-478.

confidențialității informațiilor conținute în dosarele care îi sunt comunicate de părțile la litigiu, „să decidă în ce măsură și potrivit căror modalități se impune garantarea confidențialității și a secretului acestor informații, în lumina cerințelor unei protecții juridice efective și a respectării dreptului la apărare al părților în litigiu și, în cazul unei căi de atac în fața unei instanțe sau al unei căi de atac în fața unui alt organism care este o instanță sau tribunal în înțelesul articolului 234 CE, pentru ca procedura, în ansamblul său, să respecte dreptul la un proces echitabil. [subl. ns.] [Hotărârea Curții din 14 februarie 2008, Cauza C-450/06 Varec, par. 55].

56. Așadar, chiar dacă ofertantul [REDACTED] a indicat drept confidențială întreaga documentație transmisă autorității contractante, revine în sarcina Consiliului obligația de a decide care informații nu se transmit subscrisei, sub rigoarea ca „*acest lucru este necesar pentru a asigura protecția concurenței loiale sau a intereselor legitime ale operatorilor economici impusă de dreptul comunitar.*” [Hotărârea Curții din 14 februarie 2008, Cauza C-450/06 Varec, par. 43].
57. În acest sens, Consiliul trebuie să aibă în vedere principiul efectivității dreptului comunitar, care presupune că modalitatea prin care un stat membru își stabilește procedurile jurisdicționale pentru a asigura protecția drepturilor conferite de dreptul Uniunii nu trebuie să facă practic imposibilă sau excesiv de dificilă exercitarea respectivelor drepturi (cauza *Evigilo*, C-538/13, para. 39).
58. Or, a valida afirmațiile neprobate ale unui participant la procedura de achiziție, asigurându-i astfel o impunitate totală față de orice posibilitate de control din partea celorlalți ofertanți, echivalează cu zădărnicierea dreptului acestora din urmă la o contestare efectivă a ofertei câștigătoare. Din acest punct de vedere, procedura jurisdicțională în fața Consiliului ar vătăma în mod clar cerința unei protecții juridice efective prin aceea că ar permite participantului câștigător să evadeze orice posibilitate a unei verificări a afirmațiilor sale.
59. În acest sens s-a pronunțat și Curtea de Justiție a Uniunii Europene, care a statuat că „[p]rincipiul protecției informațiilor confidențiale, precum și a secretelor comerciale trebuie pus în aplicare astfel încât să fie compatibil cu cerințele unei protecții juridice efective și cu respectarea dreptului la apărare al părților în litigiu (a se vedea, prin analogie, Hotărârea din 13 iulie 2006, *Mobistar*, C-438/04, Rec., p. I-6675, punctul 40) și, în cazul unei căi de atac în fața unei instanțe sau al unei căi de atac în fața unui alt organism care este o instanță sau tribunal în înțelesul articolului 234 CE, astfel încât să se asigure respectarea faptului că procedura, în ansamblul său, respectă dreptul la un proces echitabil.” [subl. ns.] [Hotărârea Curții din 14 februarie 2008, Cauza C-450/06 Varec, par. 52].
60. Nu în ultimul rând, Autoritatea a procedat nelegal refuzând să furnizeze procesele-verbale privind evaluarea tehnică și financiară, avizele conforme condiționate, precum și toate celelalte documente care stau la baza întocmirii Raportului. Aceste documente nu fac parte din oferta [REDACTED], ci sunt informații la care toți participanții al licitației trebuie să aibă acces pentru a verifica conformitatea evaluării cu documentația de atribuire și normele legale.

61. Pe de altă parte, așa cum rezultă din Minuta nr. 3333/11.11.2019 accesul la documentele solicitate a fost refuzat de către Comisia de evaluare, în condițiile în care activitatea acestei comisii a încetat la momentul finalizării procedurii și emiterii Raportului procedurii de atribuire.
62. Pe acest subiect s-a pronunțat, în același sens, și Agenția Națională pentru Achiziții Publice, răspunzând la o întrebare privind confidențialitatea : „Potrivit prevederilor art. 129 alin. (1) din H.G. nr. 394/2016 ofertantul elaborează oferta în conformitate cu prevederile documentației de atribuire și indică, motivat, în cuprinsul acesteia care informații din propunerea tehnică și/sau din propunerea financiară sunt confidențiale, clasificate sau sunt protejate de un drept de proprietate intelectuală, în baza legislației aplicabile. Astfel, din prevederile sus-citate se desprind următoarele concluzii: operatorul economic are dreptul de a declara confidențiale doar anumite informații/părți din cadrul propunerii tehnice și/sau financiare, dar are obligația de a justifica caracterul confidențial al acestora. Totodată, precizăm că, în conformitate cu art. 70 alin. (1) din Legea 99/2016, fără a aduce atingere celorlalte prevederi ale prezentei legi sau dispozițiilor legale privind liberul acces la informațiile de interes public ori ale altor acte normative care reglementează activitatea autorității contractante, aceasta are obligația de a nu dezvălui informațiile transmise de operatorii economici indicate de aceștia ca fiind confidențiale, inclusiv secrete tehnice sau comerciale și elementele confidențiale ale ofertelor. Pe cale de consecință, în măsura în care ofertantul în cauză poate arăta fie modul în care dezvăluirea informațiilor cuprinse în documentele pe care le-a precizat ca fiind confidențiale este de natură a îi prejudicia interesele legitime, fie faptul că respectivele informații sunt protejate de un drept de proprietate intelectuală sau de secretul comercial, autoritatea contractantă are obligația de a garanta confidențialitatea respectivelor informații față de terți.(...)”.
63. În concluzie, se observă că informațiile nu pot fi menținute confidențiale doar prin simpla atașare a unei solicitări în acest sens. Ofertantul care invocă confidențialitatea unor informații trebuie să arate prin orice mijloc de probă caracterul prejudiciabil al divulgării sau protejarea specifică a informației. Confidențialitatea unor documente nu se poate invoca cu scopul ascuns de a îngreuna sau face imposibilă identificarea neregulilor din cadrul ofertei sau altor documente relevante în procedura de atribuire.
64. Pentru păstra confidențială o informație ar trebui ca aceasta să constituie un avantaj competitiv pentru ofertantul care o deține. O astfel de informație se presupune că nu este cunoscută de alte persoane și reprezintă o valoare strategică pentru ofertant întrucât influențează capacitatea de a concura pe o piață dată. Nota comună a unor informații care trebuie păstrate confidențiale este valoarea specifică pe care o demonstrează având în vedere investițiile realizate (cum ar fi investiții în cercetare) și/sau experiența deosebită care condiționează obținerea lor.
65. Așa fiind, refuzul de acces la documentele ofertei a fost emis de o entitate fără competențe legale în a răspunde solicitării.

## II. CARACTERUL NELEGAL AL RAPORTUL PROCEDURII DE ATRIBUIRE

### A. CADRUL LEGAL

66. Conform art. 215 alin. (3) din Legea nr. 98/2016, prevede că „[o]ferta admisibilă este oferta care nu este înacceptabilă, neconformă sau neadecvată”.
67. În cele ce urmează vom arăta că oferta [REDACTED] nu este admisibilă, întrucât aceasta este înacceptabilă și neconformă.
68. Temeiul contestației [REDACTED] vagoane în privința caracterului acceptabil și conform al unei oferte este reprezentat de următoarele prevederi normative:
- art. 137 alin. (2) lit. b) din H.G. nr. 395/2016: „În condițiile art. 215 alin. (4) din Lege, oferta este considerată înacceptabilă în următoarele situații: a fost depusă de un ofertant care nu îndeplinește unul sau mai multe dintre criteriile de calificare stabilite în documentația de atribuire sau nu a completat DUAЕ în conformitate cu cerințele stabilite de autoritatea contractantă”
  - art. 137 alin. (3) lit. a) din H.G. nr. 395/2016: „În condițiile art. 215 alin. (5) din Lege, oferta este considerată neconformă în următoarele situații: a) nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini [...]”.
  - Art. 134 alin. (5) din H.G. nr. 395/2016: ”În cazul în care comisia de evaluare solicită unui candidat/ofertant clarificări și, după caz, completări ale documentelor prezentate de acesta în cadrul ofertei sau solicitării de participare, potrivit dispozițiilor art. 209 din Lege, iar candidatul/ofertantul nu transmite în termenul precizat de comisia de evaluare clarificările/completările solicitate sau clarificările/completările transmise nu sunt concludente, oferta sa va fi considerată înacceptabilă”.
  - Art. 134 alin. (6) din H.G. nr. 395/2016: ”În cazul în care ofertantul modifică prin răspunsurile pe care le prezintă comisiei de evaluare potrivit dispozițiilor alin. (1) conținutul propunerii tehnice sau propunerii financiare, oferta sa va fi considerată înacceptabilă”.
  - Art. 123 alin. (1) din H.G. nr. 395/2016: ”Ofertantul elaborează oferta în conformitate cu prevederile documentației de atribuire și indică, motivat, în cuprinsul acesteia care informații din propunerea tehnică și/sau din propunerea financiară sunt confidențiale, clasificate sau sunt protejate de un drept de proprietate intelectuală, în baza legislației aplicabile”.

69. Subsecvent, în ipoteza *ad absurdum* Consiliul ar reține că oferta [REDACTED] fi admisibilă, autoritatea a realizat oricum o aplicare nelegală a factorilor de evaluare, aspect ce a condus la declararea ofertei [REDACTED] drept câștigătoare.

**B. NECONFORMITATEA OFERTEI [REDACTED]**

70. Neconformitatea ofertei depuse [REDACTED] rezultă din neîndeplinirea a multiple specificații din Caietul de sarcini, tratate punctul în secțiunile următoare:

- i. cerința prevăzută la pct. IV 4.1. Modalitatea de prezentare a propunerii tehnice: **„Propunerea tehnica va fi întocmită în conformitate cu solicitările din caietul de sarcini, acestea fiind considerate minime si obligatorii. Se solicită descrierea detaliata a modului de indeplinire a cerintelor minime prevazute in caietul de sarcini, prin care să se demonstreze corespundența propunerii tehnice cu toate cerințele prevazute. Nerespectarea tuturor cerințelor tehnice minime obligatorii sau a altor cerințe obligatorii atrage automat declararea ofertei ca neconformă”.**
- ii. cerința din secțiunea 1.1. „Generalități” a Caietului de sarcini referitoare la obligativitatea ofertantului de a „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”;
- iii. cerința din secțiunea 1.1. prin care se impune ofertanților obligația de a nu prezenta prototipuri;
- iv. cerințele din secțiunea 6.1. „Specificații constructive” din Caietul de sarcini:
  - a) Prezența a minimum 5 uși duble; (a se vedea cerința minimă obligatorie „Lungimea tramvaiului”, precum și în cadrul secțiunii 1.1. „Generalități” din Caietul de sarcini)
  - b) lățimea maximă a caroseriei vehiculului de 2450 mm (a se vedea cerința minimă obligatorie „Lățimea caroseriei tramvaiului”, precum și nota explicativă);
  - c) Conform directivelor europene furnizorul este obligat să prezinte ”Life cycle cost”, respectiv costurile de achiziție, costurile de întreținere și alte costuri în concordanță cu consumul energetic, consumul de manoperă și materiale etc, cerință care apare și în Matricea de conformitate (pag. 12-13). Având în vedere că modul de construcție al tramvaiului cu articulații între tronsoane determină costurile de exploatare pe durata de utilizare a tramvaiului, numărul de articulații, respectiv numărul de tronsoane constituie factor de evaluare și se va puncta corespunzător.
- v. cerința din secțiunea 6.8.2 din Caietul de sarcini referitoare la nivelul maxim de zgomot în interior;



- vi. Cerința din secțiunea 7.1.2: din Caietul de sarcini referitor la dispozitivul de ridicare pe șine în caz de accidente de circulație indicându-se tehnologia de lucru;
- vii. Cerința din secțiunea 7.1.3. Pereți laterali care prevede prezentarea tipurilor de materiale și a certificatelor materialelor de a fi prezentate în ofertă.
- viii. cerința din secțiunea 7.1.7 a Caietului de sarcini care impune numărul minim de călători: 220 călători, din care minim 56 pe scaune;
- ix. cerința privind poziționarea pantografului (a se vedea secțiunea 23 din Caietul de sarcini);
- x. cerința calculării masei proprii a tramvaiului, conform specificațiilor din Caietul de sarcini.
- xi. Cerințele din Caietul de sarcini privind certificate de conformitate/buletine de încercări la laboratoare atestate CE privind materialele/echipamentele utilizate la fabricația tramvaielor.
- xii. Cerința nr. 29 din Caietul de sarcini privind caracteristicile bateriei de acumulatori precum și prezentarea în ofertă a certificării CE privind utilizarea vehiculelor de transport public și/sau cale ferată în ceea ce privește bateria de acumulatori.
- xiii. Cerința nr. 28 din Caietul de sarcini prin care s-a impus ofertanților să ofere un convertizor cu un nivel de zgomot de maxim 50 dBA și omologat CE.
- xiv. Cerința nr. 41.1 conform căreia: "Ofertantul va include în ofertă buletinele de încercări din care să rezulte consumul de energie electrică de la un tramvai similar existent în exploatare. Buletinele de încercări și măsurători vor fi emise de un laborator autorizat CE.
- xv. Cerința nr. 41.2 conform căreia "Frâna recuperativă trebuie să fie în funcțiune până aproape de oprirea tramvaiului. Gradul de recuperare va fi determinat prin buletine de încercări emise de un laborator acreditat CE".
- xvi. Cerința nr. 66 potrivit căreia: "precizia reală de măsurare a sistemului trebuie să fie de minim 95%, fără prelucrări și corecții de software. La ofertă se va prezenta certificatul CE emis de un laborator neutru acreditat în UE care să certifice precizia de minim 95%
- xvii. Cerința nr. 68 conform căreia "Se va demonstra nivelul de zgomot conform celor arătate mai sus prin buletine de determinare a zgomotului emise de laboratoare acreditate CE".
- xviii. Cerința nr. 73.1 conform căreia "Ofertantul va include obligatoriu în oferta tehnică următoarele garanții:



- *Garanția funcționării (Full Warranty) fără defecțiuni a tramvaiului minim 60 de luni sau minim 300.000km de la data încheierii procesului verbal de recepție pentru tramvai în ansamblu și toate componentele acestuia;*
- *Minim 120.000 km pentru garniturile de frână;*
- *Minim 30.000 km pentru patinele pantografului;*
- *Elementele mecanice și cele cu rol de asigurare a elasticității și amortizării vor fi de tipul rezistente la uzură, fără întreținere sau cu întreținere redusă, cu termen de garanție minim 300.000 km.*
- *Minim 500.000 km pentru contactul de împământare”.*

B.1. Vehiculul ofertat de [REDACTAT] nu este omologat în Comunitatea Europeană. Nerespectarea obligației de a nu prezenta un prototip

71. Conform datelor existente pe site-ul ofertantului [REDACTAT] aceasta este capabil să producă 3 tipuri de tramvaie. Anexăm prezentei contestații schițele celor 3 tipuri de tramvaie, respectiv: *LRV Greencity, Silkworm și Panorama*<sup>16</sup>.
72. După cum reiese din cuprinsul schițelor, unicul tren care poate îndeplini cerința lungimii minime de 32 m, este tramvaiul Panorama, având o lungime de 32,97 m. Celelalte tramvaie au o lungime măsoară sub această valoare, respectiv 28,128 m (LRV Green city) și 28 m lungime (Silkworm). Aceste date sunt disponibile și pe site-ul [REDACTAT]<sup>17</sup>.
73. Învederăm că tramvaiul Panorama nu îndeplinește cerința stipulată la secțiunea 1.1. „Generalități” a Caietului de sarcini : „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”. [subl. ns.]
74. Această cerința a fost reiterată în multiple rânduri în răspunsurile Autorității Contractante la solicitările de clarificări primite de la operatorii economici interesați [a se vedea răspunsurile la întrebările nr. 2, 3, 6, 7, 14 anexate adresei DP nr. 557/28.02.2019 și răspunsurile la întrebările nr. 10, 16, 17, 39 și 41 anexate adresei DP nr. 356/12.02.2019].
75. Consultând răspunsurile la clarificări, rezultă limpede că Autoritatea contractantă își menține cerința *esențială* a ofertării unui vehicul de serie mare omologat în Uniunea Europeană și care „[...] să aibă rezultate bune în funcționare și la alte organizații de transport public în Europa”. Autoritatea accentuează în răspunsul la clarificări că omologarea trebuie realizată atât cu privire la tramvai în ansamblul său, cât asupra componentelor și subansamblelor sale.
76. Or, în acest moment ofertantul [REDACTAT] nu a omologat tramvaiul ofertat în nicio țară din Comunitatea Europeană. Conform informațiilor de pe site-ul producătorului turc, modelul de

<sup>16</sup> A se vedea Anexa nr. 6.

<sup>17</sup> A se vedea următoarele adrese: [REDACTAT]



- tramvai care este exploatat în Turcia, respectiv tramvaiul Panorama, nu a circulat niciodată în Comunitatea Europeană, acesta fiind livrat exclusiv în orașe din Turcia (Istanbul, Kocaeli și Bursa)<sup>18</sup>. Ofertantul s-a obligat să livreze primul tramvai de acest tip în Polonia în 2020.
77. Având în vedere că Turcia nu este membră în Comunitatea Europeană, tramvaiele Panorama care circulă în orașele turcești nu trebuie să dețină omologare în conformitate cu normele europene.
78. Evidențiem, totodată că Autoritatea contractantă a impus prin Caietul de sarcini verificarea de către laboratoare atestate în Comunitatea Europeană a cerințelor de ordin tehnic a anumitor echipamente/instalații/ materiale/componente ale tramvaiului. Astfel,
- (1) în vederea calculării masei proprii a tramvaiului la în secțiunea 6.11., pag. 11 din Caietul de sarcini a fost prevăzută obligativitatea prezentării buletinelor de verificare a repartiției sarcinilor pe roți „[...] pentru un vagon similar existent în exploatare, emise de un laborator atestat de CE” - [REDACTED] nu ar fi putut procura astfel de buletine, întrucât nu produce un tramvai, aflat în exploatare, similar cu un vehicul care îndeplinește specificațiile de constructivitate minime (vom aborda subiectul într-o secțiune subsecventă a contestației);
  - (2) pentru instalația de numărare a călătorilor s-a instituit obligația de a se depune în ofertă certificatul CE emis de un laborator neutru acreditat în UE care să certifice precizia de 95% de măsurare a sistemului (a se vedea secțiunea 66 a Caietului de sarcini);
  - (3) demonstrarea nivelului zgomotului se va face *exclusiv* prin buletine de determinare a zgomotului emise de laboratoare acreditate CE (a se vedea secțiunea 68 a Caietului de sarcini);
  - (4) pentru omologarea vehiculului (secțiunea 70 din Caietul de sarcini), întocmirea documentației de însoțire pentru fiecare lot de tramvai (secțiunea 71.2 din Caietul de sarcini) și pentru probe și încercări de tip (secțiunea 72.2 din Caietul de sarcini) este necesară prezentarea unor buletine de încercări emise de laboratoare acreditate CE;
79. Subliniem faptul că niciunul dintre buletinele emise de laboratoare atestate de CE, nu a fost prezentat de [REDACTED] în cadrul propunerii tehnice. Prin răspunsul la întrebarea nr. 2 anexă la adresa DP nr. 557/28.02.2019, Autoritatea contractantă a fost clară în sensul că nu se poate satisface cerința îndeplinirii normativelor europene prin „*norme echivalent*”, ci este necesară certificarea acestora de către un laborator acreditat în UE: „[...] pentru normele europene nu se poate accepta sintagma <<sau echivalent>> și este imperios necesar ca potențialul furnizor

<sup>18</sup> Conform secțiunii de știri de pe site: [REDACTED]

- 
- să își realizeze certificarea de echivalență între normele locale aplicate și cele europene obligatorii, cu colaborarea unui organism de certificare acreditat în UE”;
80. Orice alte documente în afara celor de omologare solicitate expres prin cerințele Caietului de sarcini are valoarea unor simple certificate de acceptanță și nu poate înlocui un Certificat de omologare tehnică de tip în fază finală. Un asemenea Certificat de omologare tehnică finală se obține în minimum 2 ani (1 an este necesar pentru omologarea provizorie și încă 1 an pentru operarea acestuia în vederea acordării omologării finale).
81. Împrejurarea de mai sus, dincolo de a constitui un temei de neconformitate evidentă, probează și că termenul de livrare ofertat de către ■ este nerealist.
82. Așadar, modelul de tramvai Panorama cu specificațiile tehnice prezentate pe site-ul producătorului nu a fost testat niciodată în Europa; nu este omologat conform normele europene.
83. Mai mult decât atât, având în vedere că specificațiile tramvaiului Panorama nu respectă cerințele tehnice impuse de caietul de sarcini (după cum vom arăta în continuare), acesta nu ar fi putut fi declarat un produs conform cu acestea. ■ nu poate adapta acest model pentru a îndeplini cerințele, întrucât acest lucru ar semnifica proiectarea unui *prototip* (aspect interzis explicit prin Caietul de sarcini), ceea ce exclude *de plano*, posibilitatea omologării conform normelor UE a unui vehicul virtual.

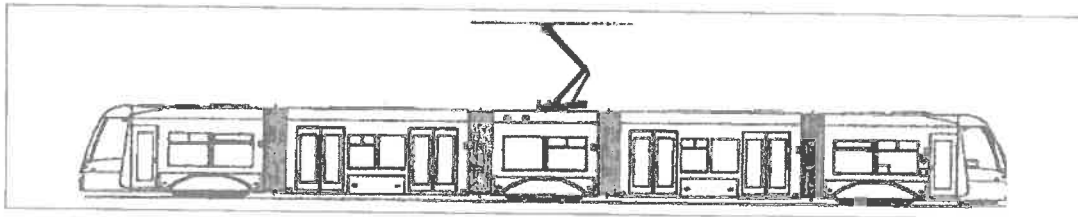
#### B.2. Încălcarea obligației din Caietul de sarcini de a nu prezenta un prototip

84. În strânsă legătură cu necesitate ofertării unui vehicul omologat la nivelul UE, Autoritatea contractantă a subliniat în mai multe răspunsuri la solicitări de clarificare cerința impusă în Caietul de sarcini referitoare la interzicerea ofertanților de a oferta un prototip. Redam mai jos câteva citate din aceste răspunsuri:
- Răspunsul la întrebarea nr. 6, anexă la Adresa nr. 557/28.02.2019 „Autoritatea contractantă își menține cerința privind interdicția prezentării în ofertă a unui produs prototip, atât pentru tramvaiul în ansamblu, cât și pentru echipamentele din compunerea acestuia. Astfel, autoritatea contractantă se asigură că va achiziționa un produs de serie omologat și certificat cu rezultate bune în funcționare și la alte organizații de transport public în Europa (subl. ns.)”;
  - Răspunsul la întrebarea nr. 52, anexă la Adresa nr. 557/28.02.2019 „[...] este necesar ca tramvaiul care va fi ofertat să fie un produs de serie mare omologat atât pentru tramvai cât și pentru echipamentele și agregate din compunerea acestuia. Acestea trebuie omologate de un organism de certificare/omologare acreditate în UE. Nu se acceptă prototipuri nici pentru tramvai și pentru echipamentele din alcătuirea sa (subl.ns.)”;

85. [redacted] nu este în măsură în mod obiectiv să adapteze specificațiile tehnice ale tramvaiului Panorama, fără a regândi întreg proiectul tehnic al acestui vehicul, ceea ce ar însemna conceperea unui proiect nou de tramvai.
86. Principale specificații ale tramvaiului Panorama, conform site-ului producătorului [redacted] sunt următoarele:

Pricipala caracteristică	100% podea joasă, Bidirecional Tram, 750V DC
Lugimea vehiculului	33 m
<u>Lățimea vehiculului</u>	<u>2.650 mm</u>
Înălțimea vehiculului	3.500 mm
<u>Număr scaune</u>	<u>50</u>
<u>Număr pasageri în picioare (8 călători/m<sup>2</sup>)</u>	<u>240</u>
Capacitate totală pasageri	290
Viteză maximă	70 km/h
Înălțimea podelei la intrare (în zona ușii de acces)	350 mm
Distanță minimă pentru întoarcere	20 m
Greutate vehicul	44.6 t
Accelerație	1.2 m/s <sup>2</sup>
Decelerație	2.8 m/s <sup>2</sup>

87. Conform schiței din Anexa nr. 6, tramvaiul Panorama este un tramvai unitar, având 3 vagoane situate pe boghiuri și 2 vagoane suspendate. Acesta are pe fiecare parte câte 4 uși duble și 2 uși simple. Redăm modelul și jos:



88. Din informațiile de mai sus rezultă următoarele aspecte:
- Tramvaiul Panorama are o lățime a caroseriei (2650 mm) care depășește lățimea maximă impusă de Caietul de sarcini (2450 mm);
  - Tramvaiul nu are 5 uși duble, conform specificației din Caietul de sarcini.
89. Pe de o parte, diminuarea lățimii caroseriei ar necesita modificarea dimensiunii caroseriei și a celorlalte subansamble conexe, ceea ce presupune reproiectarea integrală a acestora și reluarea calculului de rezistență și a testelor de tensiometrie.

90. Acest aspect ar determina inutilitatea/nerelevanța prezentării, în ofertă a oricăror teste/buletine de încercare ale tramvaiul Panorama față de calculele rezistenței și testele de tensiometrie, din moment ce raportat și la acest aspect oricum tramvaiul Panorama nu poate fi considerat un produs similar.
91. Pe de altă parte, ofertantului [REDACTAT] îi este imposibil să realizeze 5 uși duble pe structura actualului proiect, cu 5 vagoane, dintre care 3 vagoane aflate pe boghiuri și 2 vagoane suspendate. După cum se poate limpede observa, vagoanele de la extremități nu pot avea o ușă dublă, întrucât acest lucru nu este posibil din punct de vedere tehnic din cauza dimensiunii boghiului și a cabinei vatmanului.
92. Așadar, proiectul Panorama nu satisface cele două cerințele tehnice menționate mai sus, întrucât ar necesita o regândire a întregului proiect tehnic, ceea ce ar conduce la conceperea unui *prototip de tramvai*, fără nicio legătură cu tramvaiul Panorama sau cu alt vehicul oferit de [REDACTAT].
93. Or, după cum am arătat mai sus, Autoritatea contractantă și-a menținut expres cerința din Caietul de sarcini referitoare la interzicerea ofertării unui prototip.
94. Pe de altă, dacă [REDACTAT] ar fi ales să nu oferteze produsul Panorama, nu ar fi putut oferta decât un prototip: un vehicul care să facă obiectul propunerii tehnice a [REDACTAT] și în privința căruia să se pretindă că îndeplinește cerințele tehnice minimale ale Caietului de sarcini în privința lățimii caroseriei și numărului de uși duble nu poate fi decât un prototip.
95. Și din acest punctu de vedere oferta declarată câștigătoare este neconformă.
- B.3. Niciun vehicul produs de [REDACTAT] nu beneficiază de 5 uși duble**
96. Am arătat mai sus că, în mod cert, produsul Panorama nu are 5 uși duble. Situația este identică și în privința celorlalte vehicule realizate de producătorul din [REDACTAT] (a se vedea schițele din Anexa nr. 4 și informațiile de pe site-ul producătorului).
97. Așa cum am mai arătat, ofertantul declarat câștigător nu ar putea tehnic să adapteze nicio platformă al cărei design este cel prezentat în secțiunea anterioară pentru a întruni cerința celor 5 uși duble.
98. Cerința tehnică referitoare la numărul de uși duble este importantă, Autoritatea contractantă insistând asupra utilității acesteia în răspunsul la solicitarea de clarificare nr. 39, anexă la adresa nr. 356/12.02.2019: „[c]onform cerințelor din Caietul de sarcini, este necesar ca tramvaiul să fie construit cu minim 5 uși duble cu deschidere de minim 1300 mm. De asemenea, la prima ușă, prima foaie este cu acționare independentă (separată de cealaltă foaie), fiind utilizată doar de către conducătorul de tramvai. Rezultă că formula cu 6 uși din care 4 duble și 2 simple are o distribuție a ușilor care nu asigură o uniformitate în ceea ce privește accesul călătorilor. Conform cerințelor la prima ușă, prima semifoaie este rezervată conducătorului de tramvai și are comandă separată. În cazul prezentat cu o foaie simplă la prima ușă se

îngreunează accesul la urcare/coborâre a călătorilor pentru primul tronson al tramvaiului fapt care nu poate fi acceptat. Ne menținem cerința din Caietul de Sarcini”;

99. Având în vedere că niciun produs al [REDACTAT] care să fi fost omologat și care să nu fie prototip nu poate avea 5 uși duble, este evident ca oferta declarată câștigătoare este neconformă.

#### B.4. Tramvaiul oferat nu respectă cerința lățimii maxime

100. Astfel cum am indicat mai sus, potrivit Caietului de sarcini, în niciun caz lățimea vehiculului nu trebuie să depășească 2450 mm, valoare care poate fi suportată de infrastructura din București în vederea asigurării unei circulații a tramvaielor fără pericole.

101. Tramvaiul Panorama depășește această lățime maximă cu aproape 200 mm, având o valoare de 2650 mm.

102. Prin urmare, oferta este neconformă, întrucât nu satisface această cerință constructivă referitoare la lățimea maximă.

#### B.5. Propunerea tehnică nu respectă cerința privind nivelul maxim de zgomot în interior

103. Potrivit Raportului, la factorul de evaluare nr. 2.6. - „nivelul de zgomot măsurat în interior în mers și în staționare”, asocierea din care fac parte a obținut un punctaj maxim (2 puncte), iar ofertantul Durmazlar a obținut un punctaj de 1,926, punctaj inferior subscrisei. Rezultă că [REDACTAT] a prezentat o valoare mai mare decât cea oferată de Asocierea noastră.

104. Modalitatea de calcul a nivelului de zgomot este redată chiar în cadrul secțiunii din Raport aferente factorului de evaluare menționat mai sus, fiind determinată ca medie aritmetică dintre valorile nivelului de zgomot măsurat în interior în mers și în staționare. Se menționează faptul că valoarea cea mai mică dintre cele 2 oferte este punctată maxim (2 puncte) și este furnizată formula de calcul privind alt punctaj (Pct. n), conform formulei:

„Pct. n = (nivel zgomot minim în interior / alt nivel de zgomot de cât cel minim) X 2 puncte”

105. Având în vedere că [REDACTAT] a obținut un punctaj de 1,926, iar nivelul de zgomot în interior oferat de asociere este 70 dBA, rezultă că nivelul de zgomot din propunerea tehnică a Durmazlar („x”) este:  $1,926 = (70/x) \times 2$ , anume peste 72 dBA.

106. În cadrul documentului denumit „Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor de evaluare”<sup>19</sup> se specifică nivelul de zgomot în salonul de călători în mers trebuie să fie mai mic sau egal cu 74 dBA, iar în staționare mai mic sau egal cu 66 dBA. [această cerință este prezentă și în secțiunea 68.2. a Caietului de sarcini]. Totodată, este menționat în mod expres că depășirea acestor limite echivalează cu declararea ofertei ca neconformă.

<sup>19</sup> A se vedea Anexa nr. 8.

107. Prin urmare, rezultă că nivelul de zgomot în interior, calculat ca medie între cele 2 valori (74 dBA și 6 dBA) trebuie să fie de maximum 70 dBA. Or, având în vedere că subscrisa a declarat valoarea maximă de 70 dBA și a obținut un punctaj maxim, rezultă că această valoare a fost mai mică decât a celor de la [REDACTED] iar aceasta din urmă depășește nivelul de 70 dBA (astfel cum am arătat mai sus, producătorul din [REDACTED] a oferat un nivel de peste 72 dBA).

108. În lumina celor expuse mai sus, și din perspectiva nivelului de zgomot maxim în interior, oferta celor de la [REDACTED] este neconformă.

**B.6. Vehiculul oferat de [REDACTED] nu îndeplinește cerința referitoare la capacitatea minimă de călători**

109. În cuprinsul secțiunii 7.1.7. din Caietul de sarcini este menționat că: „[n]umărul minim de călători transportați va fi de min. 220 călători total, din care minim 56 pe scaune”.

110. În primul rând, observăm că în catalogul de prezentare<sup>20</sup> al tramvaiului Panorama acesta are un număr de 60 de locuri pe scaune și două locuri destinate persoanelor cu dizabilități.

111. În al doilea rând, dacă luăm în considerare dimensiunile caroseriei (lungime 33 m și lățime 2650 mm), care nu corespund cerințelor Caietului de sarcini, numărul de pasageri este peste cel minim de 220 călători. În schimb, dacă vom efectua calculul la o lățime maximă de 2450 mm, astfel cum prevede Caietul de sarcini, la un număr de 6,5 călători/m<sup>2</sup> utilizând principiul proporționalității între lungimea tramvaiului oferat de asociere (36 m) și tramvaiul Panorama (33 m) avem un număr de 242 de pasageri în picioare, la care se adaugă cele 60 locuri pe scaune și două locuri destinate persoanelor cu dizabilități, rezultând o capacitate totală de 304 pasageri, deci mai puțin cu 18 decât în cazul tramvaiului oferat de asociere.

112. În acest fel punctajul aferent acestui factor de evaluare trebuie recalculat, asocierii urmând a i se atribui punctaj maxim.

113. Prin urmare, se impune reevaluarea ofertei, urmare a aplicării gresit a factorului de evaluare menționat mai sus.

**B.7. Tramvaiul oferat de [REDACTED] nu respectă cerința privind poziționarea pantografului**

114. Secțiunea 23, paragraful 1 din Caietul de sarcini prevede că „[t]ramvaiul va fi dotat cu un pantograf asimetric, montat pe izolatori, pe tronsonul din față al vagonului. (subl. ns.)”.

115. Or, dacă privim schița tramvaiului Panorama expusă la paragraful 87 de mai sus, observăm că pantograful este fixat pe tronsonul din mijloc (vagonul 3).

116. Așadar, având în vedere că nu este îndeplinită această cerință din Caietul de sarcini, oferta este neconformă.

<sup>20</sup> A se vedea extras din catalogul de prezentare al tramvaiului Panorama - Anexa nr. 9.

**B.8. Nu este îndeplinită cerința calculării masei proprii a tramvaiului**

117. În secțiunea 6.11., pag. 11 din Caietul de sarcini se menționează că: „[m]asa proprie a tramvaiului va fi minimă pentru aderență maximă; ofertantul va prezenta calculul teoretic al masei proprii, repartizarea echilibrată a maselor pe boghiuri și roți și se vor prezenta buletine de verificare a repartiției sarcinilor pe roți pentru un vagon similar existent în exploatare, emise de un laborator atestat CE (subl. ns.)”.

118. Buletinele de verificare menționate mai sus nu puteau fi prezentate de [REDACTED] aceștia neavând în mod obiectiv posibilitatea de a le procura, întrucât nu au în acest moment în exploatare niciun tramvai cu 5 uși duble cu o lățime maximă de 2450 mm.

119. În egală măsură, nu este îndeplinită cerința certificării repartiției sarcinilor pe roți de către un laborator atestat CE, întrucât producătorul din [REDACTED] nu a testat în nicio țară a Comunității Europene un tramvai cu cerințe constructive similare cu cele solicitate de Autoritatea contractantă - în privința numărului minim de uși duble, nivelului maxim de zgomot, consumul de energie și toate componentele/echipamentele/materialele față de care Caietul de sarcini impune prezentarea de buletine de încercări emise de către un laborator atesta CE.

120. În concluzie, ofertantul declarat câștigător nu a îndeplinit cerințele stipulate mai sus, astfel încât propunerea tehnică a acestuia are caracter neconform.

121. De altfel:

- a) orice modificare a ofertei tehnice realizate pe parcursul evaluării ofertei prin răspunsurile la clarificări este nelegală și duce la respingerea acestui ofertant în temeiul art. 134 alin. (6) din HG nr. 395/2016,
- b) orice răspuns neconcludent/incomplet al acestui ofertant la solicitările de clarificări solicitate de autoritatea contractantă determină incidența dispozițiilor art. 134 alin. (5) din același act normativ, astfel încât oricum oferta trebuia respinsă și în temeiul acestor dispoziții.

**C. OFERTA DEPUȘĂ DE [REDACTED] ESTE INACCEPTABILĂ**

122. În esență, învederăm faptul că operatorul [REDACTED] nu îndeplinește condițiile de participare la procedura de licitație, respectiv nu a făcut dovada capacității tehnice specificate în fișa de date (pag. 6-7) referitoare la principalele livrări de produse similare din ultimul 4 ani cu o valoare cumulată de minim 28.000.000 RON. În concret, ofertantul nu a depus copii ale contractelor din care să reiasă că au fost livrate produse similare și, în mod special nu a depus pentru fiecare contract/document edificator un înscris constatator emis de către beneficiarul vehiculelor;

123. Conform dispozițiilor art. 137 alin. (2) din H.G. nr. 395/2016 *”În condițiile art. 215 alin. (4) din Lege, oferta este considerată inacceptabilă în următoarele situații: a) a fost depusă de un ofertant care nu îndeplinește unul sau mai multe dintre criteriile de calificare stabilite în*





documentația de atribuire sau nu a completat DUAE în conformitate cu cerințele stabilite de autoritatea contractantă”;

124. De asemenea, potrivit cerințelor din Fișa de date prevăzute la III.1.3.a) Capacitatea tehnică și/sau profesională: *”Experiența similară poate fi demonstrată prin orice documente din care rezultă informațiile solicitate, cum ar fi - copii ale contractelor prin care sa se faca dovada ca au fost livrate produse similare de complexitate comparabilă cu cele care fac obiectul contractului (ex.: material rulant pentru transport călători, proiectate să transporte persoane (inclusiv vatmanul), care se deplasează pe șine și este conectat la conductori electrici (Rame CF electrice, rame/vagoane metrou, automotoare transport pasageri) care atestă îndeplinirea cerinței. Din contractele prezentate trebuie să reiasă, identitatea partilor, valoarea contractelor, perioada de desfasurare. Fiecare document edificator va fi însoțit de un document constatator emis de către beneficiarul vehiculelor”.*
125. Pe de altă parte, la momentul depunerii ofertelor orice ofertant este obligat să depună declarația DUAE în care să se completeze modul de îndeplinire a cerințelor de calificare, astfel încât la momentul stabilirii clasamentului final, ofertantul clasat pe primul loc să dovedească îndeplinirea criteriilor de calificare raportat la cele declarate în DUAE.
126. Or, în cazul de față:
- a) ofertantul declarat câștigător nu putea dovedi în concret experiența similară întrucât produsele care se regăsesc în contractele invocate nu sunt similare cu cele solicitate în prezenta procedură,
  - b) documentele depuse în justificarea acestei experiențe de ofertantul declarat câștigător nu pot face dovada că acestea au fost livrate cu respectarea condițiilor contractuale.
127. Pe de altă parte, dacă documentele depuse în dovedirea experienței similare prezentate de acest ofertant în DUAE nu s-ar fi referit la contractele care au fost indicate în DUAE, atunci oferta nu putea fi modificată pe parcursul evaluării, aplicabile fiind dispozițiile art. 66 din HG nr. 395/2016.
128. Raportat la cele de mai sus, [REDACTED] nu respectă cerința prevăzută la Cap. III.1.1.a) Situația personală a candidatului sau ofertantului din Fișa de date privind prezentarea cazierului judiciar și a certificatelor de atestare fiscală, în vederea demonstrării situației personale.
129. Potrivit cerinței amintite *”Orice operator economic care a depus oferta în mod individual sau în asociere, subcontractant sau tert, nu trebuie să se afle în niciuna dintre situațiile prevăzute de art. 59 și 60 din Legea nr.98/2016 privind achizițiile publice cu modificările și completările ulterioare. (...) Ofertanții, tertii sustinatori și subcontractanții nu trebuie să se regasescă în situațiile prevăzute la art. 164, 165, 167 din Legea nr.98/2016”*
130. Astfel, pentru dovedirea îndeplinirii acestei cerințe ofertantul declarat câștigător trebuie să depună următoarele documente:



- Declarație privind neincadrarea în prevederile art.59 și 60 din Legea nr.98/2016 (Secțiunea Formulare - Formular nr.3).
- Cazierul judiciar al operatorului economic și al membrilor organului de administrare, de conducere sau de supraveghere al respectivului operator economic, sau a celor ce au putere de reprezentare, de decizie sau de control în cadrul acestuia, așa cum rezultă din certificatul constatator emis de ONRC / actul constitutiv;
- Certificat de atestare fiscală emis de Agenția Națională de Administrare Fiscală (ANAF) pentru îndeplinirea obligațiilor de plată a impozitelor, taxelor și contribuțiilor de asigurări sociale către bugetele componente ale bugetului general consolidat, în conformitate cu prevederile legale în vigoare în România. Certificatul va fi prezentat în original/ copie legalizată/ copie lizibilă cu mențiunea "conform cu originalul".
- Certificat fiscal emis de Direcția de impozite și taxe locale, pentru îndeplinirea obligațiilor de plată către bugetul local. Certificatul va fi prezentat în original/ copie legalizată/ copie lizibilă cu mențiunea "conform cu originalul". Certificatele fiscale vor trebui să ateste că ofertantul nu are datorii restante la momentul prezentării. Pentru persoanele juridice străine se solicită prezentarea documentului echivalent eliberat de organismul competent din țara de origine, în oricare din formele original/copie legalizată/copie certificată pe proprie răspundere, de reprezentantul legal al ofertantului, pentru conformitatea cu originalul - în varianta tradusă de un traducător autorizat, în limba română.

131. Odată cu depunerea documentelor în dovedirea DUAE, ofertantul declarat câștigător nu a depus documentele care să justifice neîncadrarea în niciuna dintre situațiile prevăzute la art. 59, art. 60, art. 164, art. 165 și art. 167 din Legea nr. 98/2016 în forma solicitată de către autoritatea contractantă astfel încât se impunea respingerea ofertei în concordanță cu dispozițiile art. 66 din HG nr. 395/2016 și art. 137 alin. (2) din Legea nr. 98/2016.
132. Ulterior consultării dosarului achiziției publice, ne rezervăm dreptul de a ne detalia acest motiv de contestație.

#### **D. EVALUAREA OFERTELOR ESTE NELEGALĂ**

133. În primul rând, reiterăm faptul că Autoritatea contractantă nu a furnizat subscisei procesele-verbale de evaluare a propunerilor tehnice și financiare și, mai mult decât atât, însăși justificarea acordării punctajelor factorilor de evaluare din Raport a fost anonimată, încălcând dreptul la apărare al subscisei.
134. Această lipsă de transparență promovată de Autoritatea contractantă îngreunează în mod nelegal o analiză a subscisei privitoare la legalitate și corectitudinea punctării factorilor de evaluare. În cele ce urmează, vom prezenta punctual motivele care stau la baza criticilor noastre pentru fiecare factor de evaluare:

- Factorul de evaluare nr. 2.1. - Puterea specifică instalată pentru tracțiune (kW/tonă)
135. Pentru acest factor, asocieria a obținut un punctaj maxim (3 puncte), iar [REDACTAT] un punctaj de 2,962. Așadar, asocieria a avut o putere specifică mai mare, obținând punctaj maxim.
136. În secțiunea din Raport privind acest factor este redată și formularea prin care este calculat punctajul altei puteri decât cea maximă (Pctj.n): „Pctj.n = (Puterea maximă ofertată/Altă valoare a puterii decât cea maximă) X3 puncte”.
137. În opinia subscrisei, Autoritatea contractantă nu a aplicat în mod corect formula de mai sus, întrucât punctajul [REDACTAT] corect ar fi trebuie să fie mai mic decât 2,962 puncte.
138. Pe de altă parte, așa cum rezultă din documentul ”Metodologia de calcul și evaluarea pentru acordarea punctajelor fiecărui factor de evaluare”, în dovedirea îndeplinirii acestui factor de evaluare [REDACTAT] trebuia să prezinte fișa tehnică a produsului pus în exploatare din care să rezulte valoarea ofertată. Or, din moment ce acest ofertant nu deține în exploatare un produs care să respecte cerințele Caietului de sarcini este evident că nici nu a putut să depună o astfel de fișă tehnică sau vreun document prin care să dovedească valoarea ofertată.
139. De altfel, criticăm și poziția autorității contractante care nu a verificat în vreun fel veridicitatea valorilor ofertate, astfel încât devine evident că s-a încălcat principiul tratamentului egal.
140. Solicităm Consiliului să verifice modul de evaluare și acordare a punctajului de către Autoritatea contractantă
2. Factorul de evaluare nr. 2.2. - Raportul dintre masa utilă și masa proprie
141. Asocieria a obținut un punctaj de 1,945 puncte, iar [REDACTAT] un punctaj de 2 puncte (maxim). Considerăm că acordarea punctajului maxim producătorului din [REDACTAT] nu are vreun fundament explicabil.
142. În subsidiar, vom arăta că Autoritatea contractantă a calculat greșit punctajul asocierii, aplicând formula inserată în Raport.
143. Mai mult, considerăm că sunt aplicabile și în acest caz susținerile pe care le-am invocat la pct. 138 și 139 din prezenta contestație.
144. Solicităm Consiliului să verifice modul de evaluare și acordare a punctajului de către Autoritatea contractantă.
3. Factorul de evaluare nr. 2.3. - Consumul specific de energie electrică
145. Subscrisea, considerăm că valoarea consumului de energie al vehiculului produs de [REDACTAT] este mult mai mare decât tramvaiul oferit de asocierie.

146. Așadar, chiar dacă asocierea a primit punctaj maxim, învedereăm că dacă Autoritatea contractantă ar fi aplicat formula la valorile corecte, [REDACTED] ar fi obținut mai puțin de 3,878 puncte.
147. Pe de altă parte, în dovedirea valorii consumului oferită documentul "Metodologia de calcul și evaluarea pentru acordarea punctajelor fiecărui factor de evaluare" impune ca ofertantul să prezinte "buletine de încercări eliberate de laboratoarele autorizate recunoscute în UE".
148. Așa fiind, facem trimitere la pct. 138 și 139 ale contestației.
149. Solicităm Consiliului să verifice modul de evaluare și acordare a punctajului de către Autoritatea contractantă.

4. Factorul de evaluare nr. 2.4. - Energie electrică recuperată

150. Deși tramvaiul oferit de [REDACTED] are o tehnologie de ultimă oră care asigură un nivel ridicat al energiei electrice recuperată, mult mai avansată decât cea aplicată pe tramvaiul Panorama, Autoritatea a acordat punctaj maxim ofertantului [REDACTED] (2 puncte), iar asocierea a primit 1,739 puncte.
151. Evaluarea acestui factor este incorectă, punctajul maxim acordat producătorului din [REDACTED] fiind nejustificat.
152. De asemenea, din cuprinsul documentului "Metodologia de calcul și evaluarea pentru acordarea punctajelor fiecărui factor de evaluare" s-a solicitat ca în dovedirea valorii energiei electrice recuperate să se prezinte "buletine de încercări eliberate de laboratoarele autorizate recunoscute în UE". Or, în cazul de față ofertantul [REDACTED] nu putea prezenta un astfel de document.
153. Totodată, ulterior consultării dosarului achiziției, vom detalia mai departe modalitatea prin care Autoritatea contractantă a greșit calculul punctajului obținut de [REDACTED] pentru acest factor de evaluare.
154. Solicităm Consiliului să verifice modul de evaluare și acordare a punctajului de către Autoritatea contractantă.

5. Factorul de evaluare nr. 2.5. - Nivelul de zgomot măsurat în exterior în mers și în staționare

155. [REDACTED] a obținut un punctaj de 1,895 puncte, iar asocierea punctajul maxim de 2 puncte. Având în vedere că în propunerea tehnică, ofertantul din [REDACTED] a declarat un nivel de zgomot în interior peste limita admisă în Caietul de sarcini, avem certitudinea că nivelul maxim a fost depășit și în cazul zgomotului la exterior, așa cum va rezulta din documentele cuprinse în dosarul achiziției.
156. În subsidiar, vom demonstra că punctajul corect al [REDACTED] este chiar mai mic decât 1,895 puncte.

157. De altfel și pentru acest aspect invocăm ca fiind aplicabile argumentele susținute la pct. 138, 139.

158. Solicităm Consiliului să verifice modul de evaluare și acordare a punctajului de către Autoritatea contractantă.

6. Factorul de evaluare nr. 2.6. - Nivelul de zgomot măsura în interior în mers și în staționare

159. În privința acestui factor, am arăta într-o secțiune anterioară a contestației că nivelul de zgomot (pentru interior) din propunerea tehnică a [REDACTAT] este peste limita maximă - așadar acesta constituie un motiv de neconformitate a ofertei.

160. În subsidiar, aplicând formula din Raport, [REDACTAT] ar fi trebuit să obțină un punctaj mai mic decât 1,926 puncte.

161. De altfel și pentru acest aspect invocăm ca fiind aplicabile argumentele susținute la pct. 138, 139.

162. Solicităm Consiliului să verifice modul de evaluare și acordare a punctajului de către Autoritatea contractantă.

163.

7. Factorii de evaluare nr. 2.7. și 2.8. privind confortul termic

164. Acești factori de evaluare vizează confortul termic al pasagerilor pe timp de iarnă și confort termic salon pasageri și cabină de conducere în privința eficienței sistemului de climatizare cu aer condiționat (HVAC).

165. Or, punctajul maxim acordat ofertantului [REDACTAT] este lipsit de orice fundament., Totodată, considerăm că Autoritatea contractantă a greșit calculul punctajelor asocierii, acestea fiind stabilite la o valoare inexplicabil de redusă.

166. Solicităm Consiliului să verifice modul de evaluare și acordare a punctajului de către Autoritatea contractantă.

8. Factorul de evaluare nr. 2.9. - Capacitatea de transport (nr. de călători)

167. [REDACTAT] obținut un punctaj în mod nejustificat în aplicarea acestui factor de evaluare

168. La prima vedere, tramvaiul Panorama deși este mai scurt (33 m) decât cel ofertat de [REDACTAT] primul are o lățime de 2650 mm, peste 200 mm față de nivelul maxim impus prin Caietul de sarcini.

169. Prin urmare, nu s-au respectat cerințele Caietului de sarcini, ceea ce a condus artificial la mărirea suprafeței salonului de călători și ținând seama de factorul maxim admis de 6,5 călători/m<sup>2</sup>, [REDACTAT] a obținut în mod nelegal o capacitate de călători mai mare.

170. Or, numărul de călători ar fi fost mai mic dacă s-ar fi ținut cont de lățimea maximă a caroseriei (2450 mm), acest fiind de 304 pasageri. Având în vedere că tramvaiul oferit de [REDACTED] are o capacitate de 322 locuri, asocierea ar fi trebuit să primească punctaj maxim.
171. De altfel și pentru acest aspect invocăm ca fiind aplicabile argumentele susținute la pct. 138, 139.
172. În subsidiar, în conformitate cu formula inserată în Raport, punctajul asocierii ar fi trebuit să fie maxim, adică 8 puncte.
173. Solicităm Consiliului să verifice modul de evaluare și acordare a punctajului de către Autoritatea contractantă.

9. Factorul de evaluare nr. 2.10. - Capacitatea de livrare în primul an după obținerea omologării capului de tramvai

174. Menționăm faptul că Autoritatea contractantă a acordat ofertantului [REDACTED] în mod nefundamentat punctaj maxim pentru acest factor de evaluare.
175. În subsidiar, vom detalia că Autoritatea contractantă a greșit punctajul asocierii, acest fiind redus la o valoare nejustificat de mică.
176. Solicităm Consiliului să verifice modul de evaluare și acordare a punctajului de către Autoritatea contractantă.

10. Factorul de evaluare nr. 2.11. - Coeficientul de disponibilitate de peste 95%

177. Având în vedere că asocierea a oferit un coeficient mai mare de 95%, i-a fost acordat punctajul maxim.
178. Însă, punctajul acordat ofertantului declarat câștigător trebuia stabilit la o valoare mai mică de 2,95 puncte, aspect ce va fi detaliat după consultarea dosarului de achiziție.
179. De asemenea, potrivit documentului *"Metodologia de calcul și evaluarea pentru acordarea punctajelor fiecărui factor de evaluare"*: *"Se va puncta pe baza angajamentului ferm prezentat de ofertant în ofertă. Pentru livrări se va lua în considerare graficul estimat anexat la documentația de atribuire. Aceasta este anexa a proiectului de contract și constituie cerința minimă pentru ofertate. Neasumarea prin ofertă a acestui grafic de livrare, ce reprezintă cerința minimă face ca oferta să devină neconformă"*.
180. Așadar autoritatea contractantă a prevăzut ca cerința minimă obligatorie prezentarea angajamentului ferm în cadrul ofertei, angajament care nu a fost depus o dată de [REDACTED] odată cu oferta.
181. Pe de altă parte, nici celelalte cerințe privind asumarea graficului de livrare în cadrul ofertei nu sunt respectate astfel încât pe de o parte oferta este neconformă, iar pe de altă parte,

- ... autoritatea contractantă nu trebuia să ia în considerare valoarea oferată în lipsa acestor documente.
182. De altfel, orice completare a ofertei prin prezentarea acestor documente pe parcursul evaluării ofertei duce la respingerea acesteia având în vedere dispozițiile art. 134 alin. (6) din HG nr. 365/2016.
183. Solicităm Consiliului să verifice modul de evaluare și acordare a punctajului de către Autoritatea contractantă.

\*\*\*

Pentru toate aceste considerente, apreciem că se impune admiterea contestației subscrisei, așa cum aceasta a fost formulată.

În drept, invocăm art. 8, art. 10 și art. 11 din Legea nr. 101/2016, precum și celelalte dispoziții legale la care am făcut referire pe parcursului prezentei contestației.

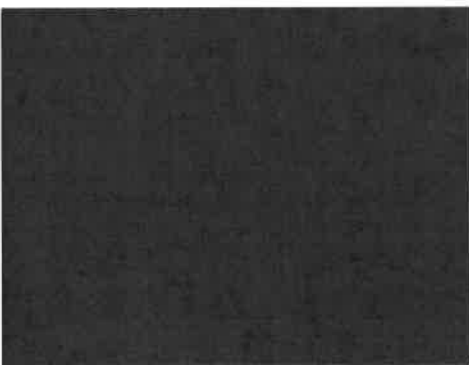
În probațiune, solicităm administrarea probei cu înscrisuri.

Anexa nr. 1	Adresa nr. 3308/04.11.2019 emisă de Autoritatea contractantă
Anexa nr. 2	Adresa subscrisei nr. 2002/2707/05.11.2019
Anexa nr. 3	Minuta întâlnirii din 06.11.2019 nr. DP nr. 3333/06.11.2019, Raportul procedurii D.P. nr. 3297/04.11.2019 și Formularul 10 al ofertantului
Anexa nr. 4	Studiul <i>"Caracteristici tehnico-funcționale ale unor tramvaie cu platformă coborâtă - Analize comparative"</i>
Anexa nr. 5	Schița modelului de tramvai <i>"Combino Plus Budapesta Licenta Siemens"</i> și extrasul din contractul de licență cu Siemens
Anexa nr. 6	Schițele celor 3 tipuri de tramvaie produse de
Anexa nr. 7	Schița modelului de tramvai conform cerințelor solicitate prin Caietul de sarcini
Anexa nr. 8	Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor de evaluare
Anexa nr. 9	Extras din catalogul de prezentare al tramvaiului Panorama



De asemenea, solicităm acordarea posibilității de a depune concluzii orale în fața Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, în temeiul dispozițiilor art. 21 din Legea nr. 101/2016.

Comunicăm prezenta contestație, împreună cu înscrisurile anexate la aceasta, atât către Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor, cât și către autoritatea contractantă. Comunicarea prezentei contestații se va face prin poștă, cu scrisoare recomandată cu confirmare de primire.







# Anexa 1



DP Nr. .... /04.11.2019

**COMUNICARE PRIVIND REZULTATUL PROCEDURII DE ATRIBUIRE  
"ACHIZITIONAREA A 100 DE TRAMVAIE"**

Către: Asocieria

În atenția:

Telefon:

Email:

De la: **MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

*Referitor: procedura de licitație deschisă online privind atribuirea contractului de achiziție publică având ca obiect „Achiziționarea a 100 de tramvaie”*

✓ **COD CPV: 34622100-4 - Vagoane de tramvai;**

**Publicată:**

- ✓ pe site-ul [www.e-licitatie.ro](http://www.e-licitatie.ro) - anunț de participare: **CN1007214/11.12.2018;**
- ✓ pe site-ul <http://ted.europa.eu> anunț de participare în JOUE: **2018/S 245-580435;**

Stimate domn,

Vă mulțumim pentru participarea la procedura menționată mai sus.

În conformitate cu prevederile art. 215, alin. (1) din Legea nr. 98/2016, privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, prin prezenta vă informăm că în urma evaluării ofertelor depuse la procedura mai sus menționată, oferta depusă de

a fost declarată admisibilă. În urma aplicării criteriului de atribuire, cel mai bun raport calitate-preț și a algoritmului de calcul asociat așa cum a fost publicat în anunțul

de participare oferta s-a clasat pe locul II. cu un punctaj de 95.75 de puncte, dar nu a fost declarată câștigătoare pentru atribuirea contractului ce rezulta din această procedură.

Oferta declarată câștigătoare în urma aplicării criteriului de atribuire, cel mai bun raport calitate-preț și a algoritmului de calcul asociat așa cum a fost publicat în anunțul de participare, este oferta prezentată de [REDACTAT] care s-a clasat pe primul loc și a obținut un punctaj de 99.61 puncte.

Motivul pentru care oferta depusă de ofertantul pe care îl reprezentați nu a fost declarată câștigătoare este că după aplicarea criteriului de atribuire publicat în anunțul de participare și fișa de date a achiziției, oferta declarată câștigătoare a obținut un punctaj mai mare în comparație cu oferta prezentată de ofertantul pe care îl reprezentați.

Vă prezentăm punctajul ofertei prezentată de ofertantul pe care îl reprezentați în comparație cu oferta declarată câștigătoare:

OFERTANT	Punctaj factor de evaluare "Calitate"	Punctaj factor de evaluare "Prețul ofertei"	Punctaj total
[REDACTAT]	35.90	59.85	95.75
[REDACTAT]	39.61	60	99.61

Așa cum ați fost informați în anunțul de participare mai sus identificat și documentele asociate, în conformitate cu prevederile art. 2 din Legea nr.101/2016, puteți contesta această comunicare utilizând mecanismul prevăzut în Legea nr.101/2016, în conformitate cu prevederile art. 8 din Legea nr.101/2016.

Oferta dumneavoastră rămâne în vigoare și garanția de participare pe care ați constituit-o vă va fi returnată în maxim 3 zile lucrătoare de la semnarea contractului de achiziție publică. În cazul în care doriți returnarea garanției de participare mai devreme decât termenul de expirare sau înainte de semnarea Contractului de achiziție publică, vă rugăm să ne solicitați în scris.

Vă invităm să participați la a altă procedură de achiziție care vor fi organizate de  
autoritatea contractantă

Vă rugăm să confirmați prezenta comunicare utilizând următoarele  
coordonate:

Persoană de contact:

Adresa: Bulevardul Regina Elisabeta, Nr.47, Sector 5, București

Telefon: 021 305 5500 – Interior: 5084

Fax: 021 305 5587

E-mail: [directiaproceduri@pmb.ro](mailto:directiaproceduri@pmb.ro)

Cu deosebită considerație.

**DIRECȚIA GENERALĂ ACHIZIȚII PUBLICE  
DIRECTOR GENERAL**

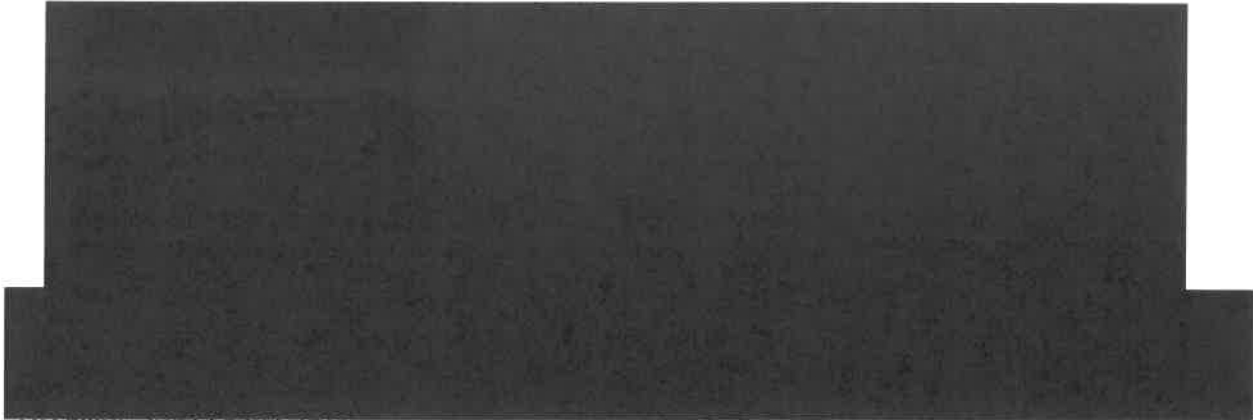
**DIRECȚIA PROCEDURI  
DIRECTOR EXECUTIV**

Intermit 04.11.2010



# Anexa 2






14120027 27077 05.11.2019

**Catre,**  
**Primaria Municipiului Bucuresti**  
**Directia Generala Achizitii Publice**  
**Directia Proceduri**

Urmare adresei dumneavoastra nr. 3326/05.11.2019 inregistrata in societatea noastra sub nr. 2414/05.11.2019, referitoare la solicitarea accesului la dosar achizitie privind procedura de licitatie deschisa online privind atribuirea contractului de achizitie publica avand ca obiect " Achizitionarea a 100 de tramvaie", va comunicam ca ne vom deplasa la sediul dumneavoastra in data de 06.11.2019 in intervalul orar 8:00-16:00. Persoanele care vor fi prezente sunt:

- 
- 
- 





# Anexa 3





# PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

DP Nr. 3333/CG.11/2019

**Minuta întâlnirii privind procedura de achiziție publică „Achiziționarea a 100 de tramvaie”  
din data de 06.11.2019**

**Locul de desfășurare:**

**Sediul Primăriei Municipiului București –B-dul Regina Elisabeta nr.47– Etaj 2 – Camera 201**

**Ora: 9:00**

În temeiul art.217 alin.(4)-(6) din Legea nr.98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, operatorul [redacted] prin adresa transmisă în data de 05.11.2019 și înregistrată la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr.2394/05.11.2019 solicită accesul la întreg dosarul achiziției publice privind procedura mai sus menționată.

La întâlnire au fost prezente persoanele nominalizate de [redacted] prin adresa Nr.2002/2707/05.11.2019 și înregistrată la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr.2400/06.11.2019.

**Participant:**

Num, prenume	Direcția / Serviciul	Semnătură
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	Municipiul Bucuresti	[redacted]
[redacted]	Municipiul Bucuresti	[redacted]
[redacted]	Municipiul Bucuresti	[redacted]
[redacted]	Municipiul Bucuresti	[redacted]
[redacted]	Municipiul Bucuresti	[redacted]
[redacted]	Municipiul Bucuresti	[redacted]
[redacted]	Municipiul Bucuresti	[redacted]
[redacted]	Municipiul Bucuresti	[redacted]
[redacted]	Municipiul Bucuresti	[redacted]
[redacted]	Municipiul Bucuresti	[redacted]
[redacted]	Municipiul Bucuresti	[redacted]
[redacted]	Municipiul Bucuresti	[redacted]
[redacted]	Municipiul Bucuresti	[redacted]
[redacted]	Municipiul Bucuresti	[redacted]









## Raportul procedurii

### 1. Referințe:

- ✓ Procedura aplicată: procedură de licitație deschisă online;
- ✓ Obiectul contractului de achiziție publică: „Achiziționarea a 100 de tramvale”;
- ✓ Cod CPV: 34622100-4 - Vagoane de tramvai;
- ✓ Anunț de participare:
  - ✓ pe site-ul [www.e-licitatie.ro](http://www.e-licitatie.ro) anunțul de participare nr. CN1007214/11.12.2018;
  - ✓ pe site-ul <http://ted.europa.eu> anunțul de participare publicat la JOUE: 2018/S 245-560435 din 20.12.2018.
- ✓ Anunț de tip Erată: EN1005866/03.01.2019, EN1006436/28.01.2019, EN1006437/28.01.2019, EN1007482/02.03.2019;
- ✓ Valoarea estimată fără TVA: 845.687.394,00 lei fără TVA;
- ✓ Sursa de finanțare: Fonduri nerambursabile și fonduri bugetare conform Anunț de tip erată EN1007482/02.03.2019;
- ✓ Criteriul de atribuire: cel mai bun raport calitate-preț;
- ✓ Termenul limită de depunere a ofertelor: 15.03.2019, ora – 15:00.

### 2. Informații generale despre procedura de atribuire

#### 2.1. Legislația aplicabilă

Procedura de atribuire s-a organizat în conformitate cu legislația în vigoare în domeniul achizițiilor publice/sectoriale în România la momentul lansării procedurii de atribuire, după cum urmează:

- Legea nr. 98/2016, privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 101/2016, privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărâre nr. 395/2016, pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea 98/2016, privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare;
- O.U.G. nr.58/2016, pentru modificarea și completarea unor acte normative cu impact asupra domeniului achizițiilor publice;
- Hotărârea nr.866/2016 pentru modificarea și completarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului sectorial/acordului-cadru din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 394/2016; precum și pentru modificarea și completarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea

contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 395/2016; [www.anap.gov.ro](http://www.anap.gov.ro)

## 2.2. Procedura de atribuire

Procedura de atribuire aplicată pentru atribuirea contractului de achiziție publică având ca obiect „Achiziționarea a 100 de tramvaie” este: licitație deschisă online.

Procedura de atribuire a fost inițiată în SEAP prin publicarea anunțului de participare și a documentației de atribuire.

## 3. Modul de desfășurare a procedurii de atribuire

Comisia de evaluare responsabilă de evaluarea ofertelor primite și aplicarea criteriului de atribuire stabilit în anunțul de participare și în documentația de atribuire a fost numită prin decizia autorității contractante, respectiv: **DISPOZIȚIA Nr. 372/21.02.2019**, aprobată de Primarul General al municipiului București și este compusă din:

1. [redacted] - președinte cu drept de vot - Inspector de specialitate - Direcția Transporturi;
2. [redacted] - membru - Inspector de specialitate - Direcția Transporturi;
3. [redacted] - membru - Șef Serviciu Management Proiecte din cadrul Direcției Fonduri Nerambursabile - Direcția Generală Management Proiecte cu Finanțare Externă;
4. [redacted] - membru - Șef Serviciu - Direcția Juridic;
5. [redacted] - membru - Expert - Direcția Generală Economică;
6. [redacted] - membru - Expert - Direcția Generală Achiziții Publice.

► Din partea STBSA - Societatea de Transport București:

1. [redacted] - Serviciul Tehnic STBSA;
2. [redacted] - Serviciul Tehnic STBSA;
3. [redacted] - Divizia Transport Electric STBSA;
4. [redacted] - Divizia Transport Electric STBSA;
5. [redacted] - Serviciul Contractare Derulare STBSA.

► Din partea ADTPBI - Agenția de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov:

1. [redacted] - Serviciul Management de Proiecte;
2. [redacted] - Serviciul Management de Proiecte.

Membrii de rezervă conform art. 126 alin. (9) din H.G. nr. 395/2016:

- [redacted] - membru de rezerva - Consilier Juridic - Direcția Juridic;
- [redacted] - membru de rezerva - Expert - Direcția Generală Economică;

Persoane responsabile cu aplicarea procedurii de atribuire și secretariatul comisiei de evaluare:

1. [redacted] - expert DGAP
2. [redacted] - expert DGAP

### NOTA:

În conformitate cu prevederile art. 126 alin. (10) din H.G. nr. 395/2016, respectiv „Autoritatea contractantă are dreptul de a înlocui un membru al comisiei de evaluare cu un membru de rezervă numai dacă persoana care urmează să fie înlocuită nu are posibilitatea, din motive obiective, de a-și îndeplini atribuțiile care rezultă din calitatea de membru al comisiei de evaluare” și alin. (11) din H.G. nr. 395/2016, „După producerea înlocuirii prevăzute la alin. (10), calitatea de membru al

comisiei de evaluare este preluată de către membrul de rezervă, care își va exercita atribuțiile aferente până la finalizarea procedurii de atribuire", precizăm următoarele:

➤ Având în vedere că [REDACTAT] - Șef Serviciu - Direcția Juridic - în calitate de membru cu drepturi depline în cadrul Comisiei de Evaluare, conform Dispoziției Nr.372/21.02.2019, aprobată de Primar General, este în concediu medical, calitatea de membru al comisiei de evaluare este preluată de către dna. Mirela RAȚIU - Consilier Juridic - Direcția Juridic, membrul de rezervă, care își va exercita atribuțiile aferente până la finalizarea procedurii de atribuire;

➤ Având în vedere că [REDACTAT] - Expert - Direcția Generală Economică - în calitate de membru cu drepturi depline în cadrul Comisiei de Evaluare, conform Dispoziției Nr.372/21.02.2019, aprobată de Primar General, este în concediu medical, calitatea de membru al comisiei de evaluare este preluată de către dna. [REDACTAT] - Expert - Direcția Generală Economică, membrul de rezervă, care își va exercita atribuțiile aferente până la finalizarea procedurii de atribuire;

Procesul de evaluare s-a realizat cu sprijinul experților cooptați: NU ESTE CAZUL.

### 3.1. Accesarea ofertelor

Accesarea ofertelor a avut loc în 15.03.2019, la ora 15:00, la sediul Primăriei Municipiului București, situat în strada B-dul Regina Elisabeta, Nr. 47, Sector 5, București, în prezența membrilor comisiei de evaluare.

Așa cum rezultă din accesarea ofertelor, au fost:



Li [REDACTAT] de operatorul economic și datele principale ale ofertelor:

[REDACTED]

Elementele principale ale  
ofertei și lista  
documentelor depuse

Garanția de participare

se obține în mod irevocabil și necondiționat fata de Municipiul  
București sa platească suma de 8.456.800 Ron

la prima sa cerere pe baza declarației cu privire la culpa persoanei  
garanțate.

Polita de asigurare privind participarea la procedura de atribuire a  
contractului de furnizare „Achiziționarea a 100 de tramvaie”, constituită  
în numele Asocierii ASTRA VAGOANE CALĂTORI SA (idem) - CRRC  
QINGDAO SIFANG CO., LTD.

- mod de constituire

- instituția emitentă

- beneficiar

- numărul și data emiterii

- cuantumul

- valabilitate

8.456.800 Ron

154 zile respectiv 15.08.2019

Inventariere documente

Documente de calificare atasate pe SICAP

DENUMIRE DOCUMENT / DATA INCARCAREI

[CN1007214/00208] DUAE Astra Vagoane Calatori.pdf.p7s  
15.03.2019 09:11

[CN1007214/00209] DUAE CRRC.pdf.p7s  
15.03.2019 09:11

Scrisoare de garanție de participare privind participarea la procedura  
de atribuire a contractului de furnizare „Achiziționarea a 100 de  
tramvaie”

8.456.800 Ron

19.08.2019

Documente de calificare atasate pe SICAP

DENUMIRE DOCUMENT / DATA INCARCAREI

[CN1007214/00245]

[CN1007214/00246]

[CN1007214/00247] F1

[CN1007214/00248]

15.03.2019 10:06

[CN1007214/00210] Formular 3.pdf.p7s 15.03.2019 09:25	[CN1007214/00249] F3_DECLARATIE PRIVIND NEINCADRAREA IN SITUATIA PREVAZUTA LA ART. 59 SI ART.60-signed.pdf.p7s 15.03.2019 10:06
[CN1007214/00211] Formular 4.pdf.p7s 15.03.2019 09:25	[CN1007214/00250] F8_DECLARATIA OFERTANTULUI PENTRU PROCEDURA DE ACHIZITIE PUBLICA-signed.pdf.p7s 15.03.2019 10:06
[CN1007214/00212] Formular 5.pdf.p7s 15.03.2019 09:25	[CN1007214/00251] F11_DECLARATIE MEDIU SI SSM- signed.pdf.p7s 15.03.2019 10:07
[CN1007214/00259] Formularul 1.pdf.p7s 15.03.2019 10:50	[CN1007214/00252] F12_GARANTIE DE PARTICIPARE- signed.pdf.p7s 15.03.2019 10:07
[CN1007214/00296] Formularul 2.pdf.p7s 15.03.2019 14:35	[CN1007214/00253] F14_MODUL DE CONSTITUIRE A GARANTIEI DE BUNA EXECUTIE-signed.pdf.p7s 15.03.2019 10:07
Documente de oferta tehnica	[CN1007214/00254] F15_DOCUMENTE DE CONFIRMARE ACCEPTARE CLAUZE CONTRACT -signed.pdf.p7s 15.03.2019 10:07
<b>DENUMIRE DOCUMENT / DATA INCARCARI</b>	
[CN1007214/00287] Propunere tehnica_17.pdf.p7s 15.03.2019 13:23	[CN1007214/00255] A10_1_9001-signed.pdf.p7s 15.03.2019 10:31
[CN1007214/00272] Propunere tehnica_5.pdf.p7s 15.03.2019 12:16	[CN1007214/00256] A10_2_14001-signed.pdf.p7s 15.03.2019 10:31
[CN1007214/00281] Propunere tehnica_13.pdf.p7s 15.03.2019 12:58	[CN1007214/00257] A10_3_...pdf.p7s 15.03.2019 10:31
[CN1007214/00262] Propunere tehnica_3.pdf.p7s 15.03.2019 12:03	[CN1007214/00283] F10_DECLARATIE PRIVIND CARACTERUL CONFIDENTIAL AL OFERTEI-signed.pdf.p7s 15.03.2019 13:04
[CN1007214/00261] Propunere tehnica_2.pdf.p7s 15.03.2019 11:57	Documente de oferta tehnica DENUMIRE DOCUMENT / DATA INCARCARI [CN1007214/00169] Annex 13. <del>...</del>
[CN1007214/00260] Propunere tehnica_1.pdf.p7s 15.03.2019 11:47	[CN1007214/00213] Anexa 29.15. <del>...</del> 15.03.2019 10:00 [CN1007214/00214] Anexa 29.16. <del>...</del> 15.03.2019 10:00

[CN1007214/00286] Propunere tehnica\_16.pdf.p7s  
15.03.2019 13:19

[CN1007214/00273] Propunere tehnica\_6.pdf.p7s  
15.03.2019 12:24

[CN1007214/00284] Propunere tehnica\_15.pdf.p7s  
15.03.2019 13:16

[CN1007214/00289] Propunere tehnica\_19.pdf.p7s  
15.03.2019 13:30

[CN1007214/00275] Propunere tehnica\_7.pdf.p7s  
15.03.2019 12:31

[CN1007214/00280] Propunere tehnica\_12.pdf.p7s  
15.03.2019 12:54

[CN1007214/00288] Propunere tehnica\_18.pdf.p7s  
15.03.2019 13:26

[CN1007214/00278] Propunere tehnica\_10.pdf.p7s  
15.03.2019 12:43

[CN1007214/00276] Propunere tehnica\_8.pdf.p7s  
15.03.2019 12:35

[CN1007214/00282] Propunere tehnica\_14.pdf.p7s  
15.03.2019 13:03

[CN1007214/00277] Propunere tehnica\_9.pdf.p7s  
15.03.2019 12:39

[CN1007214/00271] Propunere tehnica\_4.pdf.p7s  
15.03.2019 12:09

[CN1007214/00215] Anexa 29.17.  
15.03.2019 10:00

[CN1007214/00216] Anexa 29.18.  
signed.p7s 15.03.2019 10:00

[CN1007214/00217] Anexa 29.19.  
3000.pdf-signed.p7s 15.03.2019 10:00

[CN1007214/00218] Anexa 29.20.  
15.03.2019 10:00

[CN1007214/00219] Anexa 29.21.  
signed.p7s  
15.03.2019 10:00

[CN1007214/00220] Anexa 29.22.  
15.03.2019 10:00

[CN1007214/00221] Anexa 29.23.  
15.03.2019 10:00

[CN1007214/00222] Anexa 29.24.  
signed.p7s  
15.03.2019 10:00

[CN1007214/00223] Anexa 29.25.  
15.03.2019 10:00

[CN1007214/00224] Anexa 29.26.  
15.03.2019 10:00

[CN1007214/00225] Anexa 29.27.  
15.03.2019 10:00

[CN1007214/00226] Anexa 29.28.  
15.03.2019 10:00

[CN1007214/00227] Anexa 29.29.  
15.03.2019 10:00

[CN1007214/00228] Anexa 29.30.  
signed.p7s  
15.03.2019 10:00

[CN1007214/00229] Anexa 29.31.  
15.03.2019 10:00



	<p>[CN1007214/00279] Propunere tehnica_11.pdf.p7s 15.03.2019 12:48</p> <p>[CN1007214/00290] Propunere tehnica_20.pdf.p7s 15.03.2019 13:31</p>	<p>[CN1007214/00230] Anexa 29.32. signed.p7s 15.03.2019 10:00</p> <p>[CN1007214/00231] Anexa 29.33. 15.03.2019 10:00</p> <p>[CN1007214/00232] Anexa 29.34. [redacted] f-signed.p7s 15.03.2019 10:00</p> <p>[CN1007214/00233] Anexa 29.35. 15.03.2019 10:00</p> <p>[CN1007214/00234] Anexa 29.36. 15.03.2019 10:00</p> <p>[CN1007214/00235] Anexa 29.37. signed.p7s 15.03.2019 10:00</p> <p>[CN1007214/00236] Anexa 29.38. signed.p7s 15.03.2019 10:00</p> <p>[CN1007214/00237] Anexa 29.39. 15.03.2019 10:00</p> <p>[CN1007214/00238] Anexa 29.40. 15.03.2019 10:00</p> <p>[CN1007214/00239] Anexa 29.41. 15.03.2019 10:00</p> <p>[CN1007214/00240] Anexa 29.42. 15.03.2019 10:00</p> <p>[CN1007214/00241] Anexa 29.43. signed.p7s 15.03.2019 10:00</p> <p>[CN1007214/00306] Anexa 30.8. signed.pdf.p7s 15.03.2019 14:56</p> <p>[CN1007214/00242] A10_1_9001- 10:03</p> <p>[CN1007214/00243] A10_2_14001- 10:03</p> <p>[CN1007214/00244] A10_3_</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

[CN1007214/00174] Anexa 17. [REDACTED]  
signed.p7s 14.03.2019 17:21  
[CN1007214/00175] Anexa 18. [REDACTED]  
[REDACTED]-signed.p7s 14.03.2019 17:21  
[CN1007214/00176] Anexa 19. [REDACTED]  
signed.p7s 14.03.2019 17:21  
[CN1007214/00177] Anexa 20. [REDACTED]  
14.03.2019 17:21 [CN1007214/00178] Anexa 20.1. [REDACTED]  
[CN1007214/00179] Anexa 20.1. [REDACTED]  
Assessment\_RO.pdf-signed.p7s 14.03.2019 17:21  
[CN1007214/00180] Anexa 21. [REDACTED]  
[REDACTED].pdf-signed.p7s 14.03.2019 17:21  
[CN1007214/00181] Anexa 22. [REDACTED]  
signed.p7s 14.03.2019 17:21  
[CN1007214/00182] Anexa 23. [REDACTED]  
signed.p7s 14.03.2019 17:21  
[CN1007214/00183] Anexa 23.1. [REDACTED].pdf-  
signed.p7s 14.03.2019 17:21  
[CN1007214/00184] Anexa 24. [REDACTED]  
[REDACTED].pdf-signed.p7s  
14.03.2019 17:21  
[CN1007214/00185] Anexa 24.1. [REDACTED].pdf-  
signed.p7s 14.03.2019 17:21  
[CN1007214/00186] Anexa 25. [REDACTED]-signed.p7s  
14.03.2019 17:21  
[CN1007214/00187] Anexa 26. [REDACTED]  
[REDACTED].pdf-signed.p7s 14.03.2019 17:21  
[CN1007214/00188] Anexa 26.1. [REDACTED]  
[REDACTED].pdf-signed.p7s 14.03.2019 17:21  
[CN1007214/00189] Anexa 27. [REDACTED]  
[REDACTED].pdf-signed.p7s 14.03.2019 17:21

[CN1007214/00190] Anexa 27.1. [REDACTED]  
[CN1007214/00191] Anexa 28. [REDACTED].pdf-signed.p7s  
14.03.2019 17:21  
[CN1007214/00192] Anexa 28.1. [REDACTED]  
[REDACTED].pdf-signed.p7s 14.03.2019 17:21  
[CN1007214/00193] Anexa 29. [REDACTED].pdf-signed.p7s  
14.03.2019 17:21  
[CN1007214/00194] Anexa 29.1. [REDACTED].pdf-signed.p7s  
14.03.2019 17:21  
[CN1007214/00195] Anexa 29.2. [REDACTED].pdf-  
signed.p7s 14.03.2019 17:22  
[CN1007214/00196] Anexa 29.3. [REDACTED].pdf-  
signed.p7s 14.03.2019 17:22  
[CN1007214/00197] Anexa 29.4. [REDACTED].pdf-signed.p7s  
14.03.2019 17:22  
[CN1007214/00198] Anexa 29.5. [REDACTED].pdf-signed.p7s  
14.03.2019 17:22  
[CN1007214/00199] Anexa 29.6. [REDACTED].pdf-signed.p7s  
14.03.2019 17:22  
[CN1007214/00200] Anexa 29.7. [REDACTED].pdf-signed.p7s  
14.03.2019 17:22  
[CN1007214/00201] Anexa 29.8. [REDACTED].pdf-signed.p7s  
14.03.2019 17:22  
[CN1007214/00202] Anexa 29.9. [REDACTED].pdf-signed.p7s  
14.03.2019 17:22  
[CN1007214/00203] Anexa 29.10. [REDACTED].pdf-  
signed.p7s 14.03.2019 17:22  
[CN1007214/00204] Anexa 29.11. [REDACTED].C.pdf-signed.p7s  
14.03.2019 17:22  
[CN1007214/00205] Anexa 29.12. [REDACTED].pdf-signed.p7s  
14.03.2019 17:22  
[CN1007214/00206] Anexa 29.13. [REDACTED].pdf-signed.p7s

14.03.2019 17:22  
[CN1007214/00207] Anexa 29.14. [REDACTED].pdf-signed.p7s  
14.03.2019 17:22  
[CN1007214/00269] Anexa 30.10. Formular conform cu Caiet de  
Sarcini - Anexa 10.pdf-signed.p7s 15.03.2019 12:05  
[CN1007214/00270] Anexa 30.11. Formular conform cu Caiet de  
Sarcini - Anexa 11.pdf-signed.p7s 15.03.2019 12:05  
[CN1007214/00264] Anexa 30.2. Formular conform cu Caiet de  
Sarcini - Anexa 2.pdf-signed.p7s 15.03.2019 12:04  
[CN1007214/00263] Anexa 30.1. Protocol Conform cu Caiet de  
Sarcini - Anexa 1.pdf-signed.p7s 15.03.2019 12:04  
[CN1007214/00265] Anexa 30.3. Formular conform cu Caiet de  
Sarcini - Anexa 3.pdf-signed.p7s 15.03.2019 12:04  
[CN1007214/00266] Anexa 30.4. Formular conform cu Caiet de  
Sarcini - Anexa 4.pdf-signed.p7s 15.03.2019 12:04  
[CN1007214/00267] Anexa 30.5. Formular conform cu Caiet de  
Sarcini - Anexa 5.pdf-signed.p7s 15.03.2019 12:04  
[CN1007214/00268] Anexa 30.6. Formular conform cu Caiet de  
Sarcini - Anexa 6.pdf-signed.p7s 15.03.2019 12:04  
[CN1007214/00274] Anexa 30.14. Formular conform cu Caiet de  
Sarcini - Anexa 14-signed.pdf.p7s 15.03.2019 12:29  
[CN1007214/00297] Anexa 30. MATRICE DE  
CONFORMATATE.pdf-signed.p7s 15.03.2019 14:47  
[CN1007214/00298] Anexa 30.7. Formular conform cu Caiet de  
Sarcini - Anexa 7.pdf-signed.p7s 15.03.2019 14:47  
[CN1007214/00299] Anexa 30.12.1. Formular conform cu Caiet  
de Sarcini - Anexa 12.1.pdf-signed.p7s 15.03.2019 14:47  
[CN1007214/00300] Anexa 30.12.2. Formular conform cu Caiet  
de Sarcini - Anexa 12.2.pdf-signed.p7s 15.03.2019 14:47  
[CN1007214/00301] Anexa 30.12.3. Formular conform cu Caiet  
de Sarcini - Anexa 12.3.pdf-signed.p7s 15.03.2019 14:47  
[CN1007214/00302] Anexa 30.12.4. Formular conform cu Caiet  
de Sarcini - Anexa 12.4.pdf-signed.p7s 15.03.2019 14:47

[CN1007214/00303] Anexa 30.12.5. Formular conform cu Caiet  
 de Sarcini - Anexa 12.5.pdf-signed.p7s 15.03.2019 14:47  
 [CN1007214/00304] Anexa 30.12.6. Formular conform cu Caiet  
 de Sarcini - Anexa 12.6.pdf-signed.p7s 15.03.2019 14:47  
 [CN1007214/00305] Anexa 30.13. Formular conform cu Caiet de  
 Sarcini - Anexa 13.pdf-signed.p7s 15.03.2019 14:47  
 [CN1007214/00285] Anexa 30.9. Formular conform cu Caiet de  
 Sarcini - Anexa 9-signed.pdf.p7s 15.03.2019 13:16  
 [CN1007214/00163] Anexa 8. [REDACTED].pdf-  
 signed.p7s 14.03.2019 17:05  
 [CN1007214/00164] Anexa 9. [REDACTED]  
 signed.pdf.p7s 14.03.2019 17:05  
 [CN1007214/00165] Anexa 9.1. [REDACTED]  
 signed.pdf.p7s 14.03.2019 17:05  
 [CN1007214/00166] Anexa 10. [REDACTED]  
 signed.pdf.p7s 14.03.2019 17:05  
 [CN1007214/00167] Anexa 11. [REDACTED]  
 de conducere-signed.pdf.p7s 14.03.2019 17:05  
 [CN1007214/00168] Anexa 12. [REDACTED]  
 [REDACTED].pdf.p7s 14.03.2019 17:05  
 [CN1007214/00170] Anexa 14. [REDACTED]  
 [REDACTED].pdf-signed.p7s 14.03.2019 17:07  
 [CN1007214/00171] Anexa 15. [REDACTED]  
 [REDACTED]-signed.pdf.p7s 14.03.2019 17:07  
 [CN1007214/00172] Anexa 15.1. [REDACTED]  
 signed.pdf.p7s 14.03.2019 17:07  
 [CN1007214/00173] Anexa 16. [REDACTED]  
 [REDACTED]-signed.pdf.p7s 14.03.2019 17:07  
 [CN1007214/00104] Anexa 1. [REDACTED]  
 [REDACTED].pdf-signed.p7s 14.03.2019 16:44  
 [CN1007214/00105] Anexa 1.1 [REDACTED].pdf-signed.p7s  
 14.03.2019 16:44

[CN1007214/00106] Anexa 2. [redacted]-signed.pdf,p7s 14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00107] Anexa 3. [redacted]-signed.pdf,p7s 14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00108] Anexa 3.1. [redacted]-signed.pdf,p7s 14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00109] Anexa 4. [redacted]-signed.pdf,p7s 14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00110] Anexa 4.1. [redacted]-signed.pdf,p7s 14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00111] Anexa 4.2. [redacted]-signed.pdf,p7s 14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00112] [redacted]-signed.pdf,p7s 14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00113] [redacted]-signed.pdf,p7s 14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00114] [redacted]-signed.pdf,p7s 14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00115] [redacted]-signed.pdf,p7s 14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00116] [redacted]-signed.pdf,p7s 14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00117] [redacted]-signed.pdf,p7s 14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00118] [redacted]-signed.pdf,p7s 14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00119] [redacted]-signed.pdf,p7s 14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00120] Anexa 4.11. [redacted].pdf,p7s 14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00121] Anexa 4.12. [redacted].pdf,p7s 14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00122] Anexa 4.13. [redacted].pdf,p7s 14.03.2019 16:44

[CN1007214/00123] Anexa 4.14. [REDACTED] signed.pdf.p7s  
14.03.2019 16:44:42  
[CN1007214/00124] Anexa 4.15. [REDACTED]  
signed.pdf.p7s  
14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00125] Anexa 4.16. [REDACTED].pdf.p7s  
14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00126] Anexa 4.17. [REDACTED].pdf.p7s  
14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00127] Anexa 4.18. [REDACTED] signed.pdf.p7s  
14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00128] Anexa 4.19. [REDACTED].pdf.p7s  
14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00129] Anexa 4.20. 2019- [REDACTED].pdf.p7s  
14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00130] Anexa 4.21. [REDACTED]  
14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00131] Anexa 4.22. [REDACTED].p7s  
14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00132] Anexa 5. [REDACTED]  
[REDACTED]-signed.pdf.p7s 14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00133] Anexa 5.1. [REDACTED]  
signed.pdf.p7s 14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00134] Anexa 5.2. [REDACTED]  
signed.pdf.p7s 14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00135] Anexa 5.3. [REDACTED]  
signed.pdf.p7s 14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00136] Anexa 5.4. [REDACTED]  
signed.pdf.p7s 14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00137] Anexa 5.5. [REDACTED]  
signed.pdf.p7s 14.03.2019 16:44  
[CN1007214/00138] Anexa 5.6. [REDACTED]  
signed.pdf.p7s 14.03.2019 16:44





OFERTĂ ADMISĂ /RESPINSĂ	ADMISĂ	<p>14.03.2019 16:44 [CN1007214/00155] Anexa 5.23.  [redacted]  [CN1007214/00156] Anexa 5.24.  signed.pdf.p7s 14.03.2019 16:44  [CN1007214/00157] Anexa 5.25.  signed.pdf.p7s 14.03.2019 16:44  [CN1007214/00158] Anexa 5.26.  signed.pdf.p7s 14.03.2019 16:44  [CN1007214/00159] Anexa 6.1.  signed.pdf.p7s 14.03.2019 16:44  [CN1007214/00160] Anexa 6.1  signed.pdf.p7s 14.03.2019 16:44  [CN1007214/00161] Anexa 7.1.  signed.pdf.p7s 14.03.2019 16:44  [CN1007214/00162] Anexa 7.1.  signed.pdf.p7s 14.03.2019 16:44</p>
	ADMISĂ	ADMISĂ

### 3.2. Procesul de evaluare a ofertelor

#### 3.2.1. Calificarea ofertanților

Comisia de evaluare a verificat îndeplinirea condițiilor de participare și a cerințelor minime asociate, prin verificarea informațiilor preliminare prezentate de Ofertanți în DUAE\* (\*Documentul unic de achiziții european) și în documentele ce îl însoțeau identificate în ofertele prezentate în raport cu condițiile de participare și cerințele minime asociate din anunțul de participare și documentația de atribuire.

Procesul de verificare a fost detaliat în procesele verbale privind evaluarea garanției de participare, a informațiilor din DUAE și a documentelor care-l însoțesc, precum și îndeplinirea cerințelor de calificare DP nr. 24/15.03.2019, DP nr. 29/20.03.2019, DP nr. 30/21.03.2019, DP nr. 31/25.03.2019, - Aviz conform necondiționat nr. 6867/875/CN1007214/AC/29.03.2019 înregistrat la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr. 753/29.03.2019, care sunt parte a dosarului achiziției.

În urma verificării îndeplinirii condițiilor de participare și a cerințelor minime asociate, următorii ofertanți au îndeplinit condițiile de participare:

Nr. crt.	Ofertant	Motivele care au stat la baza deciziei
1.		Îndeplinește condițiile solicitate
2.		Îndeplinește condițiile solicitate

În urma verificării îndeplinirii condițiilor de participare și a cerințelor minime asociate, nicio ofertă nu a fost declarată inacceptabilă/neconformă/neadecvată de către comisia de evaluare.

#### 3.2.2. Evaluarea propunerilor tehnice

Propunerile tehnice au fost evaluate de către comisia de evaluare în raport cu cerințele minime din Caietul de Sarcini pe baza informațiilor prezentate în propunerile tehnice, iar rezultatul evaluării se regăsește în următoarele procese verbale:

- ✓ Proces verbal DP Nr. 40 din data 29.03.2019;
- ✓ Proces verbal DP Nr. 48 din data 03.04.2019;
- ✓ Proces verbal DP Nr. 94 din data 23.04.2019;
- ✓ Proces verbal DP Nr. 100 din data 24.04.2019;
- ✓ Proces verbal DP Nr. 105 din data 25.04.2019;
- ✓ Proces verbal DP Nr. 134 din data 20.05.2019;
- ✓ Aviz conform condiționat nr.6867/1370/CN1007214/AC/29.05.2019 înregistrat la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr. 1286/30.05.2019
- ✓ Proces verbal DP Nr. 147 din data 03.06.2019;
- ✓ Aviz conform condiționat nr.6867/1448/CN1007214/AC/10.06.2019 înregistrat la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr. 1391/12.06.2019;
- ✓ Proces verbal DP Nr. 164 din data 18.06.2019;
- ✓ Proces verbal DP Nr. 174 din data 26.06.2019;
- ✓ Aviz conform condiționat nr.6867/1616/CN1007214/AC/09.07.2019 înregistrat la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr. 1568/10.07.2019;

- ✓ Proces verbal DP nr. 191 din data 12.07.2019;
- ✓ Aviz conform condiționat nr.6867/1672/CN1007214/AC/18.07.2019 înregistrat la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr. 1623/19.07.2019;
- ✓ Proces verbal DP nr. 194 din data 25.07.2019
- ✓ Proces verbal DP nr. 196 din data 30.07.2019
- ✓ Procesul verbal DP nr. 198 din data 31.07.2019
- ✓ Aviz Conform Condiționat nr.6867/1748/CN1007214/AC/05.08.2019, înregistrat la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr. 1742/06.08.2019.
- ✓ Proces verbal D.P. Nr. 199 din data 08.08.2019
- ✓ Aviz conform condiționat nr. 6867/1804/CN1007214/AC/13.08.2019, înregistrat la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr. 1811/14.08.2019
- ✓ Proces verbal DP nr. 221 din data 12.09.2019;
- ✓ Proces verbal DP nr. 222 din data 13.09.2019;
- ✓ Proces verbal DP nr. 225 din data 20.09.2019;
- ✓ Aviz conform necondiționat nr. 6867/1990/CN1007214/AC/24.09.2019, înregistrat la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr. 2072/25.09.2019, care sunt parte a dosarului achiziției.

În urma desfășurării procesului de evaluare, au îndeplinit cerințele minime din Caietul de Sarcini propunerile tehnice prezentate de:



În urma evaluării propunerilor tehnice, nici o ofertă nu a fost declarată inacceptabilă/neconformă/neadecvată de către comisia de evaluare.

### 3.2.3. Evaluarea propunerilor financiare

Comisia de evaluare a evaluat propunerile financiare sub aspectul:

- i. corelării cu propunerile tehnice prezentate;
- ii. identificării și remedierii erorilor aritmetice și corectării acestora în condițiile admise de lege;
- iii. încadrării în valoarea estimată a achiziției, inclusiv sub aspectul analizării posibilității disponibilizării de fonduri suplimentare pentru îndeplinirea contractului respectiv, cu respectarea prevederilor normelor de aplicare a legislației în domeniul achizițiilor publice/sectoriale;
- iv. asigurării ca prețul propus sau componente ale acestuia nu este/sunt neobișnuit de scăzut/scăzute în raport cu ce urmează a fi livrat/prestat/executat astfel încât nu se poate asigura îndeplinirea contractului la parametri cantitativi și calitativi solicitați prin caietul de sarcini inclusiv erori aritmetice, iar rezultatul evaluărilor se regăsește în Procesele verbale DP nr. 227/25.09.2019, DP 229/01.10.2019 și DP 231/02.10.2019 - Aviz conform necondiționat nr. 6867/2078/CN1007214/AC/07.10.2019 înregistrat la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr.2173/08.10.2019, care sunt parte a dosarului achiziției.

În urma evaluării propunerilor financiare, au fost declarate admisibile de către comisia de evaluare, ofertele prezentate de următorii ofertanți:

[REDACTED]

... privind propunerilor financiare, nici o ofertă nu a fost declarată inacceptabilă de către comisia de evaluare.

### 3.2.4. Rezultatul evaluării ofertelor

Rezultatul evaluării ofertelor prezentate de Ofertanti este prezentat în tabelul de mai jos:

Numele Ofertantului	Ofertă admisibilă	Ofertă respinsă și motivele respingerii
[REDACTED]	Da	Nu este cazul
[REDACTED]	Da	Nu este cazul

### 3.2.5. Aplicarea criteriului de atribuire și stabilirea clasamentului ofertanților

Criteriul de atribuire este aplicat ofertei admisibile și luând în considerare informațiile prezentate de operatorul economic în oferta (propunerea tehnică și propunerea financiară) și în documentele care o însoțesc.

Informații detaliate privind aplicarea factorilor de evaluare din cadrul criteriului de atribuire care privesc aspecte de natură tehnică se regăsesc în procesul verbal nr. D.P. nr. 225/20.09.2019;- Aviz conform necondiționat nr.6867/1990/CN1007214/AC/24.09.2019 înregistrat la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr. 2072/25.09.2019, parte a dosarului achiziției și acesta conține rezultatul evaluării propunerii tehnice.

În urma aplicării criteriului de atribuire și a algoritmului de calcul asociat, așa cum a fost stabilit în documentația de atribuire, rezultatul este prezentat în tabelul de mai jos:

[REDACTED]

(a

e 8

(tehnico-financiar) pentru ofertantul  
S.A. "MAGNET", LTD. (asociat) este reflectat în tabelul de mai  
jos:

Descrierea factorilor de evaluare tehnici și calitativi (baza informațiilor din această secțiune trebuie să conțină cerințele din Caietul de sarcini / Propunerea tehnică)		Pondere Factor %	Pondere în cadrul factorului, dacă este cazul	Informații din propunerea tehnică	Puncte stabe	Puncte oferi	Justificarea conținutului de evaluare	Punctaj ponderat	Punctaj pe secțiune
<p><b>Factor de evaluare nr. 2.1 - Puterea specifică instalația tracțiune/ Masa (kW/tona) - Putere instalată pentru cea mai mare).</b></p> <p>Raportul dintre puterea instalată pentru tracțiune și masa totală a vehiculului (masa proprie plus masa utilă) reprezintă un parametru important la proiectarea tracțiunii.</p> <p>Alocarea punctajului în funcție de importanța factorului Factorului 2.1. - puterea specifică instalația pentru tracțiune, i se acordă ponderea de importanță 3% din totalul de 100 de puncte, rezultând punctajul factorului: 3 puncte.</p> <p>Modulitatea de calcul: Putere instalată pentru tracțiune/ Masa totală (factor de maxim) se acordă astfel: - pentru valoarea raportului <math>P/M_{tot}</math> care este mai mare se acordă punctajul maxim alocat, respectiv 3 puncte. - pentru valoarea mai mică a raportului, punctajul oferit se acordă astfel: <math display="block">P_{aj,n} = ((P/M)_{oferit} / (P/M)_{max}) \times 3 \text{ puncte}</math></p> <p>unde: <math>P/M_{max}</math> = valoarea cea mai mare a raportului între puterea instalată maximă pentru tracțiune/ Masa totală a vehiculului, dintre ofertele prezentate; <math>P/M_{oferit}</math> = valoarea raportului dintre puterea instalată pentru tracțiune/ Masa totală a vehiculului, din oferta „n”.</p> <p>Se acordă factor de maxim - întotdeauna valoarea la mai mare, <math>M_{utilo} (kg)</math>: Raportul dintre masa utilă și masa proprie a vehiculului, reprezintă un parametru important în proiectarea realizării și fabricarea vehiculului. Alocarea punctajului în funcție de importanța factorului nr. 2.2 - Raportul dintre masa utilă și masa proprie, i se acordă ponderea de importanță 2% din totalul de 100 de puncte, rezultând punctajul oferit: 2 puncte.</p> <p>Modulitatea de calcul: Punctajul acordat pentru criteriul de luare raportul - Masa utilă/Masa proprie vehiculului (factor de maxim), <math>M_{utilo} (kg)</math> se acordă astfel:</p>		3 %		<p>Informații din propunerea tehnică</p> <p>In baza informațiilor din propunerea tehnică: masa totală a vehiculului</p> <p>[Redacted text]</p>				3	
<p><b>Factor de evaluare nr. 2.2 - Raportul dintre masa utilă și masa proprie a vehiculului.</b></p> <p>Alocarea punctajului în funcție de importanța factorului nr. 2.2 - Raportul dintre masa utilă și masa proprie, i se acordă ponderea de importanță 2% din totalul de 100 de puncte, rezultând punctajul oferit: 2 puncte.</p> <p>Modulitatea de calcul: Punctajul acordat pentru criteriul de luare raportul - Masa utilă/Masa proprie vehiculului (factor de maxim), <math>M_{utilo} (kg)</math> se acordă astfel:</p>		2 %		<p>Informații din propunerea tehnică</p> <p>In baza informațiilor din propunerea tehnică: masa proprie a vehiculului este</p> <p>[Redacted text]</p>					1,945

CONFORM  
ORIGINAL

Descrierea factorilor de evaluare tehnici și calitativi (toate informațiile din această secțiune trebuie să conțină cerințele din Caietul de sarcini / Propunerea tehnică)	Pondere Factor %	Pondere în cadrul factorului, dacă este cazul	Informații din propunerea tehnică	Puncte scabie	Puncte parti	Justificarea comisiei de evaluare	Punctaj	Punctaj ponderat	Punctaj pe secțiune
<p>pentru valoarea raportului <math>M_{Wh}/E_{max}</math> cea mai mare, se acordă punctaj maxim alocat respectiv 2 puncte. - pentru alte valori ale raportului <math>M_{Wh}/E_{max}</math> punctajul oferit este: <math>P_{Wh} = (M_{Wh}/E_{max}) \times 2</math> puncte, unde: <math>M_{Wh}/E_{max}</math> = valoarea cea mai mare a raportului dintre masa unită raportată la valoarea raportului dintre masa unită și masa proprie a învelișului din oferta nr. 2.3.</p> <p>Factor de evaluare nr. 2.3 - Consum specific de energie electrică (factor de mărime - interesează valoarea cea mai mică), Cap (Wh/kWh): Consumul specific de energie electrică, Cap (Wh/kWh), este un indice de performanță definitiv al tramvaiului. Alocarea punctajului în funcție de importanța factorului/actorului nr. 2.3 - Consum specific de energie electrică, se acordă pondera de importanță 4% din totalul de 100 de puncte, rezultând punctajul factorului: 4</p> <p>Unitate: Modălită de calcul: pentru consumul specific (Wh/kWh) se acordă punctajul maxim alocat, respectiv 4 puncte, pentru al consum (Cap), decât valoarea specifică minimă, punctajul P<sub>Wh</sub> se acordă astfel: <math>P_{Wh} = (Cap_{min}/Cap) \times 4</math> puncte</p> <p>unde: Cap = consumul specific mărime pentru tramvaiul în oferta nr. Cap<sub>min</sub> = consumul specific mărime (dintre ofertele prezentate).</p>	4 %		<p>in baza informațiilor din propunerea tehnică: Consumul specific de energie electrică este de</p> <p>[REDACTED]</p>				4		
<p>Factor de evaluare nr. 2.4 - Eficiența energetică (Wh/kWh) - Energia electrică recuperată specifică (factor de mărime - interesează valoarea cea mai mică), Erec (Wh/kWh): Energia electrică recuperată specifică, Erec (Wh/kWh), este un indice de performanță definitiv al tramvaiului. Alocarea punctajului în funcție de importanța factorului/actorului nr. 2.4 - energie electrică recuperată specifică, se acordă pondera de importanță 2% din totalul de 100 de puncte, rezultând punctajul factorului: 2 puncte. Modălită de calcul: Unitate: Modălită de calcul: pentru energia recuperată maximă E<sub>recmax</sub> se acordă punctajul maxim alocat, respectiv 2 puncte; pentru alte valori ale E<sub>rec</sub>, decât valoarea maximă, punctajul E<sub>rec</sub> se acordă astfel: <math>P_{Erec} = (E_{rec}/E_{recmax}) \times 2</math> puncte</p> <p>unde: E<sub>rec</sub> = energia recuperată pentru tramvaiul din oferta nr. E<sub>recmax</sub> = valoarea maximă (dintre ofertele prezentate).</p> <p>Factor de evaluare nr. 2.5 - Nivelul de zgomot măsurat în stația de trahție (factor de mărime) Zgomot (dB): Alocarea punctajului în funcție de importanța factorului nr. 2.5 - nivel de zgomot măsurat în stația de trahție, se acordă pondera de importanță 2% din</p>	2 %		<p>in baza informațiilor din propunerea tehnică:</p> <p>[REDACTED]</p>		1,739		2		
	2 %						2		

Descrierea factorilor de evaluare tehnică și calitativă	Pondere factor %	Ponderare în cadrul factorului, dacă este cazul	Informații din propunerea tehnică	Puncte slabe	Puncte tari	Justificarea conținutului de evaluare	Punctaj ponderat	Punctaj pe secțiune
<p>Factori de evaluare tehnică și calitativă (foarte informații din această secțiune trebuie să conțină cerințele din Caietul de sarcini / Propunerea tehnică)</p> <p>1 punct de la 100 de puncte, rezultând punctajul factorului 2 punct acordat de calcul Pentru fiecare oferta se va calcula Zgomot (dB), media aritmetică între valorile nivelului de zgomot măsurat în exterior în mers și în staționare: <math>Z_{ext} = (Z_{ext}(m) + Z_{ext}(s))/2</math>, pentru valoarea nivel de zgomot măsurat în exterior (Zgomot în respectiv 2 puncte, - pentru alta valoarea de nivel de zgomot în exterior (Zgomot), punctajul oferit n se acordă astfel: <math>P_{zj,n} = (Z_{ext}(m) / Z_{ext}(s)) \times 2</math> punct urmate: Zgomot în = valoarea nivelului de zgomot măsurat în exterior pentru cea mai mică dintre oferte; <math>Z_{ext}(n) =</math> valoarea nivelului de zgomot măsurat în exterior a ofertei determinate să va face cu termenul în stare goală în viteză de 40km/h cu sistemul de aer condiționat în funcțiune. Se vor prezenta buletine de încercări sistematice de laboratoare autorizate recunoscute în UE. Documentele se vor prezenta în original și traducere în limba română.</p>	2		<p>In baza informațiilor din propunerea tehnică, valoarea nivelului de zgomot măsurat în exterior în staționare este de [redacted]</p>					
<p>Factor de evaluare nr. 2.6 - Nivel de zgomot măsurat în mers și în staționare (factor de minim) Zgomot măsurat în staționare nr. 2.6. - nivel de zgomot măsurat în mers și în staționare de importanță 2 puncte. - pentru alta valoarea de nivel de zgomot măsurat în interior (Zgomot), punctajul oferit n se acordă astfel: <math>P_{zj,n} = (Z_{int}(m) / Z_{int}(s)) \times 2</math> punct urmate: Zgomot în = valoarea nivelului de zgomot măsurat în interior pentru cea mai mică dintre oferte; <math>Z_{int}(n) =</math> valoarea nivelului de zgomot măsurat în interior a ofertei determinate să va face cu termenul în stare goală în viteză de 40km/h cu sistemul de aer condiționat în funcțiune. Se vor prezenta buletine de încercări sistematice de laboratoare autorizate recunoscute în UE. Documentele se vor prezenta în original și traducere în limba română.</p>	2 %		<p>In baza informațiilor din propunerea tehnică, [redacted]</p>				2	
<p>Factor de evaluare nr. 2.7 - Confort termic al pasagerilor (factor de maxim) Confort termic al pasagerilor și conducere: eficiența sistemului de încălzire pe timp de iarnă (factor de maxim) Punct (kW); Alocarea bugetului în funcție de importanța factorului Factorului 2.7 - Confort termic - eficiența termică pe timp de</p>	3 %						2,7	

Descrierea factorilor de evaluare tehnici și calitativi (toate informațiile din această secțiune trebuie să extindă cerințele din Caietul de sarcini / Propunerea tehnică)	Pondere Factor %	Ponderare în cadrul factorului, dacă este cazul	Informații din propunerea tehnică în baza informațiilor din propunerea tehnică	Puncte slabă	Puncte tari	Justificarea conținutului de evaluare	Punctaj	Punctaj ponderat	Punctaj pe secțiune
<p>Se acordă ponderea de importanță 3% din totalul de 100 de puncte, rezultând punctajul factorului de puncte. Modalitate de calcul: - pentru partea așezată instalată a echipamentelor de încălzire în stații de tramvai (inclusiv cabina conducătorului de vehicul), se acordă punctaj maxim atocși, respectiv 3 puncte; - pentru alia putere instalată a echipamentelor de încălzire în stații de tramvai (inclusiv cabina conducătorului de vehicul), punctajul oferit n se acordă astfel: <math>P_{c} = n \times (P_{max} / P_{cmax}) \times 3</math> puncte unde: <math>P_{c}</math> - puterea instalată a echipamentelor de încălzire în stații de tramvai (inclusiv cabina conducătorului de vehicul) din oferta prezentată; <math>P_{cmax}</math> - valoarea puterii instalate de încălzire a saliniului tramvaiului (inclusiv cabina conducătorului de vehicul) din oferta n. Pentru cele două cazuri factor de evaluare, puterea instalată destinată pentru încălzire realizată de sistemul de aer condiționat realizat se vor furniza în kW. Oferenții va prezenta în acest sens fișa tehnică a echipamentului de încălzire pentru tramvaiului oferit.</p>	3 %		<p>in baza informațiilor din propunerea tehnică:</p>				2,376		
<p>Se acordă ponderea de importanță 8% din totalul de 100 de puncte, rezultând punctajul factorului de puncte. Modalitate de calcul: - pentru partea așezată instalată a echipamentelor de încălzire în stații de tramvai (inclusiv cabina conducătorului de vehicul), se acordă punctaj maxim atocși, respectiv 8 puncte; - pentru alia putere instalată a echipamentelor de încălzire în stații de tramvai (inclusiv cabina conducătorului de vehicul), punctajul oferit n se acordă astfel: <math>P_{c} = n \times (P_{max} / P_{cmax}) \times 8</math> puncte unde: <math>P_{c}</math> - puterea instalată a echipamentelor de încălzire în stații de tramvai (inclusiv cabina conducătorului de vehicul) din oferta prezentată; <math>P_{cmax}</math> - valoarea puterii instalate de încălzire a saliniului tramvaiului (inclusiv cabina conducătorului de vehicul) din oferta n. Pentru cele două cazuri factor de evaluare, puterea instalată destinată pentru încălzire realizată de sistemul de aer condiționat realizat se vor furniza în kW. Oferenții va prezenta în acest sens fișa tehnică a echipamentului de încălzire pentru tramvaiului oferit.</p>	8 %		<p>in baza informațiilor din propunerea tehnică:</p>				7,768		



Descrierea factorilor de evaluare tehnici și calitativi		Pondere Factor %	Pondere în cadrul factorului, dacă este cazul	Acordarea punctajului				
Factori de evaluare tehnici și calitativi (toate însoțite de această secțiune trebuie să conțină cerințele din Căminul de sarcini / Propunerea tehnică)	Informații din propunerea tehnică			Puncte maxime	Puncte minime	Justificarea comisiei de evaluare	Punctaj ponderat	Punctaj pe secțiune
<p>Factori de evaluare tehnici și calitativi (toate însoțite de această secțiune trebuie să conțină cerințele din Căminul de sarcini / Propunerea tehnică)</p> <p>tranzitelor, în capacitatea de transport – număr total de calatori transportați (pe locuri și în picioare). Alocarea punctajului în funcție de importanța factorului</p> <p>Factorului nr. 2.9. – capacitatea de transport (nr. total de calatori), se acordă ponderea de importanță 8% din totalul de 100 de puncte, rezultând punctajul factorului 8 puncte.</p> <p>Modulitate de calcul:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pentru capacitatea de transport maximă <math>C_{max}</math> se acordă punctajul maxim alocat, respectiv 8 puncte;</li> <li>- pentru alia capacitate <math>C_n</math>, decât capacitatea maximă, <math>P_n = (C_n / C_{max}) \times 8</math> puncte</li> </ul> <p><math>C_{max}</math> = Capacitatea de transport maximă dintr-o tramvaiă oțelită;</p> <p><math>C_n</math> = Capacitatea de transport pentru tramvaiul n.</p> <p>Capacitatea de transport pentru calatori în picioare se calculează pentru 6,5 calatori/m<sup>2</sup></p> <p>Note: în suprafețele pentru locuri în picioare nu intra:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- suprafețele de poduri proiectate pentru locurile pe scaun, inclusiv spatariile și trapele scaunelor ca și suprafețele pentru picioarele pasagerilor altai pe scaune;</li> <li>- suprafețele destinate pentru postul de conducere</li> <li>- suprafețele de acces la urcare și coborâre (zona unde trebuie să se stabilizeze normal în momentul urcării și coborârii);</li> <li>- suprafețele necesare pentru stat în picioare din cauza spațiului redus de sprijin</li> <li>- suprafețele în care înălțimea tavanelor este mai mică de 1850 mm.</li> </ul>	Informații din propunerea tehnică							
<p>Factor de evaluare tehnici și calitativi (toate însoțite de această secțiune trebuie să conțină cerințele din Căminul de sarcini / Propunerea tehnică)</p> <p>Capacitatea de livrare în primul an după obținerea decalului minim solicitat, (factor de maxim).</p> <p>Capacitatea de livrare în primul an după obținerea omologării capului de serie (numărul de tramvaie livrate în primul an după obținerea decalului minim solicitat), (factor de maxim)</p> <p>Capacitatea de livrare în primul an după obținerea omologării capului de serie (numărul de tramvaie livrate în primul an după obținerea omologării capului de serie, cu condiția să fie mai mare decât numărul minim solicitat), (factor de maxim)</p> <p>Pm = Introducerea acestui factor de evaluare se urmează aprecierea capacității de producție și livrare a mai multor caz mai mare de unități de producție încă în primul an contractual.</p> <p>Informații din propunerea tehnică</p>	Informații din propunerea tehnică	8 %				5,38		

Descrierea factorilor de evaluare tehnici și calitativi Factori de evaluare tehnici și calitativi (toate informațiile din această secțiune trebuie să evidențieze clar Căsuța de sarcini / Propunerea tehnică)	Pondere Factor %	Pondere în cadrul factorului, dacă s-a cazut	Informații din propunerea tehnică	Puncte stabe	Puncte tari	Justificarea comisiei de evaluare	Punctaj conferat	Punctaj pe secțiune
<p><b>Factorul nr. 2.10 - Capacitatea de ofertantului de a livra în primul an de contract un număr mare de vehicule față de numărul achizițat prin grațiu de livrare. Se acordă pondere de importanță 8% din totalul de 100 de puncte, rezultând punctajul factorului: 8 puncte.</b></p> <p>Modul de calcul:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pentru capacitatea cea mai mare a ofertantului de livrare în primul an după obținerea omologării capului de serie, exprimate în număr de trenuri disponibile pentru serie, exprimate în număr de trenuri disponibile pentru serie. Cap. liv. max. se acordă punctajul maxim alocat, respectiv 8 puncte;</li> <li>- pentru cea mai mică capacitate Cap. liv. n, decât capacitatea maximă de livrare oferită, punctajul Pn se acordă astfel:</li> </ul> $P_n = (\text{Cap. liv. n} / \text{Cap. liv. max.}) \times 8 \text{ puncte}$ <p>Cap. liv. max. = capacitatea cea mai mare a ofertantului de livrare în primul an după obținerea omologării capului de serie, exprimate în număr de trenuri disponibile pentru serie în primul an după obținerea omologării capului de serie.</p> <p>Cap. liv. n = Capacitatea de livrare trenurile în primul an după obținerea omologării capului de serie a ofertantului</p>	3 %		<p>In baza informațiilor din propunerea tehnică</p>					
<p><b>Factorul nr. 2.11 - Coeficientul de disponibilitate peste 95% (factor de merit)</b></p> <p>Informații prevăzute în anexa la legislația prin intermediul căreia se acordă licențele de transport în județ de către autoritatea regională și operatorii regionali s-a stabilit programul de circulație anual al grațiu de circulație pe linii pentru autobuze, troleibuze și tramvaie).</p> <p>Se acordă punctajul de circulație a fost prevăzut un ruiș sau de exploatarea de 60.000 km/tramvai/an.</p> <p>Se acordă punctajul în funcție de importanța factorului nr. 2.11. - coeficientul de disponibilitate, se acordă pondere de importanță 3% din totalul de 100 de puncte, rezultând punctajul factorului: 3 puncte.</p> <p>Modul de calcul:</p> <p>Se acordă punctaj pe baza angajamentului firm prezentat de ofertant în oferta o declarație pe proprie răspundere prin care își asumă respectarea gradului de disponibilitate și includerea acestuia ca și</p>	3 %		<p>In baza informațiilor din propunerea tehnică. Coeficientul de Disponibilitate este D (%)</p>					

Descrierea factorilor de evaluare tehnică și calitativă Factori de evaluare tehnică și calitativă (toate informațiile din această secțiune trebuie să conțină cerințele din Caietul de sarcini / Propunerea tehnică)	Pondere Factor %	Ponderare în cadrul factorului, dacă este cazul	Justificarea punctajului acordat					Punctaj ponderat	Punctaj pe secțiune
			Informații din propunerea tehnică	Puncte slabe	Puncte tari	Justificarea contabilă de evaluare	Punctaj		
<p><b>DOMENIUL DE EVALUARE D (Nivelul de disponibilitate)</b></p> <p>Coeficient de disponibilitate (D) exprimat în procente (%)</p> <p>Selecția este: numărul de tramvaie disponibile sa circule zilnic pentru lotul de tramvaie livrate, ținându-se cont de tramvaiele imobilizate într-o zi din cauza defectelor tehnice.</p> <p><math>D (\%) = (Nr. \text{ tramvaie cu podua coborata disponibilă} / \text{Numărul total tramvaie cu podua coborata din parc}) \times 100 (\%)</math></p> <p>Punctajul pentru factorul de evaluare Coeficient de disponibilitate D (%), (factor de maxim) se acorda astfel: pentru valoarea D (%), cea mai mare se acorda punctajul maxim alocat, respectiv 3 puncte; pentru sibe valori ale acestui coeficient, punctajul oferit se acorda astfel:</p> <p><math>P_{D} = ((D - D_{min}) / (D_{max} - D_{min})) \times 3 \text{ puncte}</math></p> <p>max = valoarea cea mai mare a coeficientului de disponibilitate dintre oferte; min = valoarea coeficientului de disponibilitate al ferentului nr.</p>	60%		Informații din propunerea financiară Justificarea punctajului acordat						
<b>TOTAL FACTORI NATURĂ TEHNICĂ</b>									
<b>Justificarea factorilor de evaluare financiară</b>									
<p>Informații factor evaluare Valoarea estimată fără TVA: 646.687.394,00 lei fără TVA</p> <p><b>COMPONENȚA FINANCIARĂ</b> Factorul de evaluare 1 - Prețul oferit (Factor de minim): punctaj alocat: 60 puncte</p> <p>Se aplică metodologia de punctaj pentru toate tramvaiele oferite, rezolvând tabelul punctajelor privind prețul pentru 100 tramvaie oferite care trebuie să îndeplinească Agenda condiția de a fi fabricate de același producător sub aceeași marcă.</p> <p>Prețul pentru factorul de evaluare se acorda astfel: Se aplică prețul tramvaelor, cu toate taxele incluse DDP scursul, inclusiv TVA.</p> <p>Se consideră prețul total pentru oferta A, B, C etc, pentru 100 de tramvaie.</p> <p>Prețul final al factorului de evaluare „preț ofertat”, sau oferta „A,B,C etc”, în funcție de prețul ofertat sau din</p> <p>Pentru cel mai scăzut preț dintre oferta, se acorda punctaj maxim alocat (Paj_max), respectiv 60 puncte.</p>	60%		Informații din propunerea financiară Justificarea punctajului acordat						
<b>Acordarea punctajului</b>									
<b>Punctaj factor tehnic = 35,901</b>									
<b>Acordarea punctajului</b>									
<b>Punctaj</b>									
<b>59,85</b>									



Descrierea factorilor de evaluare tehnici și calitativi Factori de evaluare tehnici și calitativi (toate informațiile din această secțiune trebuie să conțină carișele din Caietul de sarcini / Propunerea tehnică)		Pondere Factor %	Ponderare în cadru factorului, dacă este cazul	Justificarea punctajului acordat	Punctaj maxim	Punctaj real	Punctaj ponderat	Punctaj pe secțiune
<p><b>Informații din propunerea tehnică</b></p> <p>[Redacted]</p>								
<p><b>Factor de evaluare nr. 2.3 - Consum specific de energie electrică (factor de minim - înțelegem valoarea cea mai mică), Cap (kWh/kWhkm):</b> Consumul specific de energie electrică, Cap (kWh/kWhkm), este în funcție de performanța deflătorului și transmisiei. Alocarea punctajului în funcție de importanța deflătorului nr. 2.3 - consum specific de energie electrică, este acordată pondera de importanță 4% din totalul de 100 de puncte, rezultând punctajul factorului: 4 puncte. Modalitate de calcul: pentru consumul specific minim (Cmin) se acordă punctajul maxim alocat, respectiv 4 puncte, pentru alt consum (Cact), decât consumul specific minim, punctajul Pn se acordă astfel: <math>Pn = (Cmin/Cact) \times 4</math> puncte, unde: Cact = consumul specific minim careu trazează din oferta prezentată.</p>		4 %		<p><b>Informații din propunerea tehnică:</b></p> <p>Consumul specific de energie electrică este de [Redacted]</p>		3,878		
<p><b>Factor de evaluare nr. 2.4 - Energia electrică recuperată (kWh/kWhkm):</b> Energia recuperată specifică (factor maxim - înțelegem valoarea cea mai mare), Ersp (kWh/kWhkm): Energia electrică recuperată specifică, Ersp (kWh/kWhkm), este în funcție de performanța deflătorului nr. 2.4 - energie electrică recuperată specifică, este acordată pondera de importanță 2% din totalul de 100 de puncte, rezultând punctajul factorului: 2 puncte. Modalitate de calcul: pentru energia recuperată maximă (Emax) se acordă punctajul maxim alocat, respectiv 2 puncte, pentru alta (Eact), decât valoarea maximă, punctajul Pm se</p>		2 %		<p><b>Informații din propunerea tehnică:</b></p> <p>[Redacted]</p>		2		

CONFORM  
ORIGINALUL

Acordarea punctajului

Descrierea factorilor de evaluare tehnici și calitativi Factori de evaluare tehnici și calitativi (este informația din această secțiune trebuie să extindă conținutul din Căsuța de sarcini / Propunerea tehnică)	Pondere Factor %	Ponderare în cadru factorului, dacă este cazul	Justificarea punctajului acordat	Puncte slabe	Puncte tari	Justificarea comisiei de evaluare	Punctaj ponderat	Punctaj pe secțiune
<p>acordă astfel: <math>P = (E_{max} / E_{min}) \times 2</math> puncte unde: <math>E_{max}</math> = energia recuperată pentru trambusul din oferta n; <math>E_{min}</math> = energia recuperată mediu (din oferta prezentată).</p> <p>Factor de evaluare nr. 2.5 - Nivel de zgomot măsurat în exterior în mans și în staționare (factor de nivel) <math>Z_{ext}</math> (dB). Alocarea punctajului în funcție de importanța factorului: factorului nr. 2.5. - nivel de zgomot măsurat în exterior, i se acordă ponderea de importanță 2% din totalul de 100 de puncte, rezultând punctajul factorului: 2 puncte. Modul de calcul: <math>Z_{ext} = (Z_{ext} / 2) \times 2</math> pentru nivelul de zgomot măsurat în exterior în mans și în staționare: <math>Z_{ext} = (Z_{ext} + Z_{ext}) / 2</math> - pentru cea mai mică se acordă punctajul maxim alocat respectiv 2 puncte. - pentru alta valoare de nivel de zgomot în exterior <math>Z_{ext}</math>, punctajul ofertei n se acordă astfel: <math>P_{ext} = ((Z_{ext} - Z_{ext}) / (Z_{ext} - Z_{ext})) \times 2</math> punct unde: <math>Z_{ext}</math> = valoarea nivelului de zgomot măsurat în exterior pentru cea mai mică dintre oferte; <math>Z_{ext}</math> = valoarea nivelului de zgomot măsurat în exterior a ofertei n; Determinarea se va face cu trambusul în stare goală la viteză de 40km/h cu sistemul de aer condiționat în funcțiune. Se vor prezenta bușine de încercare eliberate de laboratoare autorizate recunoscute în UE.</p> <p>Documentele se vor prezenta în original și traducere în limba română.</p>	2 %		Informații din propunerea tehnică				1,885	
<p>Factor de evaluare nr. 2.6 - Nivel de zgomot măsurat în interior în mans și în staționare (factor de nivel) <math>Z_{int}</math> (dB). Alocarea punctajului în funcție de importanța factorului: factorului nr. 2.6. - nivel de zgomot măsurat în interior, i se acordă ponderea de importanță 2% din totalul de 100 de puncte, rezultând punctajul factorului: 2 puncte. Modul de calcul: <math>Z_{int} = (Z_{int} + Z_{int}) / 2</math> - pentru valoarea nivelului de zgomot măsurat în interior în mans și în staționare: <math>Z_{int} = (Z_{int} + Z_{int}) / 2</math> - pentru valoarea nivelului de zgomot măsurat în interior în mans și în staționare: <math>Z_{int} = (Z_{int} + Z_{int}) / 2</math> - pentru cea mai mică se acordă punctajul maxim alocat respectiv 2 puncte. - pentru alta valoare de nivel de zgomot măsurat în interior <math>Z_{int}</math>, punctajul ofertei n se acordă astfel: <math>P_{int} = ((Z_{int} - Z_{int}) / (Z_{int} - Z_{int})) \times 2</math> puncte unde: <math>Z_{int}</math> = valoarea nivelului de zgomot măsurat în interior pentru cea mai mică dintre oferte; <math>Z_{int}</math> = valoarea nivelului de zgomot măsurat în interior a ofertei n; Determinarea se va face cu trambusul în stare goală la viteză de 40km/h cu sistemul de aer condiționat în funcțiune.</p>	2 %		Informații din propunerea tehnică: zgomot măsurat în interior în staționare este de [redacted]				1,926	

Descrierea factorilor de evaluare tehnici și calitativi (baza informațiilor din această secțiune trebuie să extindă conținutul din Caietul de sarcini / Propunerea tehnică)		Pondere Factor %	Pondere în cadru factorului, dacă este cazul	Acordarea punctajului					
				Justificarea punctajului acordat					
				Informații din propunerea tehnică	Puncte sisteme	Puncte tari	Justificarea comisiei de evaluare	Punctaj ponderat	Punctaj pe secțiune
<p><b>Factor de evaluare nr. 2.7 - Confort termic al pasagerilor</b> eficiența sistemului de încălzire pe timp de iarnă (factor de maxim) PInd (kW) Confort termic saloan pasageri al post condware: eficiența sistemului de încălzire pe timp de iarnă (factor de maxim) PInd (kW); Alocare ponderată în funcție de importanța factorului Factorul nr. 2.7. - confort termic - eficiența termică pe timp de iarnă, i se acordă pondere de importanță 3% din totalul de 100 de puncte, rezultând punctajul factorului: 3 puncte. Metoda de calcul: - pentru puterea maximă instalată a echipamentelor de încălzire în saloanul trimasului (inclusiv cabina conducătorului de vehicul), se acordă punctaj maxim acordat, respectiv 3 puncte, pentru alți puteri instalate a echipamentelor de încălzire în saloanul trimasului (inclusiv cabina conducătorului de vehicul), punctajul oferit n se acordă astfel: <math>P_{ef} \cdot n = (P_{max} / P_{max}) \times 3</math> puncte unde: PIndmax= valoarea cea mai mare a puterii instalate de încălzire a saloanului trimasului (inclusiv cabina conducătorului de vehicul) din oferta n. Pentru calculul acestui factor de evaluare, puterea instalată destinată pentru încălzire realizată de sistemul de aer condiționat nu va fi luată în considerare. Valorile puterii sistemului de încălzire se vor furniza în kW. Ofertantul va prezenta în acest sens fișa tehnică a echipamentului de încălzire pentru trimasului oferit.</p>		3 %		In baza informațiilor din propunerea tehnică: Confort termic al pasagerilor eficiența sistemului de încălzire pe timp de iarnă [redacted]	3				
<p><b>Factor de evaluare nr. 2.8 - Confort termic saloan pasageri și cabina de conducere: eficiența sistemului de climatizare cu aer condiționat (factor de maxim) PAC (kW) Confort termic saloan pasageri al post condware: eficiența sistemului de climatizare cu aer condiționat (factor de maxim) PAC (kW); Alocarea punctajului în funcție de importanța factorului Factorul nr. 2.8. - confort termic - eficiența sistemului de climatizare cu aer condiționat, i se acordă pondere de importanță 3% din totalul de 100 de puncte, rezultând punctajul factorului: 3 puncte. Metoda de calcul: - pentru valoarea puterii maxime de racire, se acordă punctaj maxim acordat, respectiv 3 puncte, - pentru alți valori a puterii de racire, punctajul oferit n se acordă astfel: <math>P_{ef} \cdot n = (P_{max} / P_{max}) \times 3</math> puncte unde: PACmax= valoarea cea mai mare a puterii de racire dintre ofertele prezentate; PAC= valoarea puterii de racire din oferta n. Valorile puterii de racire se vor furniza în kW. Ofertantul se vor furniza în kW.</b></p>		3 %		In baza informațiilor din propunerea tehnică: Puterea de racire cabinei [redacted], Puterea de racire saloan [redacted] sursumul de echipamente instalate în saloan [redacted]	3				
<p><b>Factor de evaluare nr. 2.9 - Capacitatea de transport.</b></p>		6 %		In baza informațiilor din propunerea tehnică:				6	

INFORM  
SIGNALUL

Descrierea factorilor de evaluare tehnici și calitativi Factori de evaluare tehnici și calitativi (toate informațiile din această secțiune trebuie să ațină de conținutul din Căsuța 2% sarcini / Propunerea tehnică)	Pondere Factor %	Pondere în scorul factorului, dacă este cazul	Informații din propunerea tehnică	Puncte slabe	Puncte tare	Justificarea comisiei de evaluare	Punctaj ponderat	Punctaj pe secțiune
<p><b>total de calități) (factor de maxim) calculat pentru 6,5 calități /m2, (factor de maxim)</b> Justificarea factorului de evaluare - Capacitatea de transport - numărul total de calități, calculat pentru 6,5 calități /m2, (factor de maxim) se acordă astfel: Sarcina vîlă a vehiculului este tradusa, în cazul tranzitării, în capacitatea de transport - număr total de calități transportate (pe locuri și în picioare). Alocarea punctajului în funcție de importanța factorului Factorului nr. 2.D. - capacitatea de transport (nr. total de totalu de 100 de puncte, rezultând punctajul factorului: 6 puncte. Modulitate de calcul: - pentru capacitatea de transport maxima <math>C_{max}</math> se acorda punctajul maxim alocat, respectiv 6 puncte; - pentru alta capacitate <math>C_n</math>, decat capacitatea maxima, <math>P_n = (C_n/C_{max}) \times 6</math> puncte <math>C_{max}</math> = Capacitatea de transport maxima dintre tranzitarea clădită; <math>C_n</math> = Capacitatea de transport pentru tramvaiul n. Capacitatea de transport pentru calatorii în picioare se calculeaza pentru 6,5 calatorii/m2 Nota: în suprafata pentru locurile în picioare nu intra: - suprafețele de podca pichetate pentru locurile pe acaram, inclusiv spațiile și bratele scaunelor ca și suprafețele pentru pînzarea pasagerilor aflați pe scara; - suprafețele destinate pentru posesii de conducere - suprafețele de acces la urcare și coborare (zonale și colective); - suprafețele necesare pentru stat în picioare din cauza spălării rețelei de sprijin - suprafețele în care înălțimea tavantului este mai mica de 150 mm. Factor de evaluare nr. 2.10 - Capacitatea de livrare în număr an după achiziția tramvaiului, calculat de arde numărul de tramvaje livrate în primul an după obținerea autorizației de funcționare în serie, cu condiția să fie mai mare decît numărul minim solicitat, (factor de maxim). Capacitatea de livrare în serie (numărul de tramvaje livrate în primul an după obținerea omologării capului de serie, cu condiția să fie mai mare decît numărul minim solicitat), (factor de maxim)</p>	8 %		<p>informații din propunerea tehnică Capacitatea de transport</p>					
			<p>informații din propunerea tehnică Capacitatea de transport</p>					
			<p>informații din propunerea tehnică Capacitatea de transport</p>					
			<p>informații din propunerea tehnică Capacitatea de transport</p>					



Descrierea factorilor de evaluare tehnici și calitativi		Acordarea punctajului				
Pondere Factor %	Pondere în cadrul factorului, dacă este cazul	Justificarea primordiei acordat			Punctaj ponderat	Punctaj pe secțiune
		Puncte stabile	Puncte tari	Justificarea rezultatelor evaluare		
<p>Prin introducerea acestui factor de evaluare se urmărește aprecierea capacității de producție și livrare a unui număr cât mai mare de unități de producție înca din primul an contractual.</p> <p>Locarea punctajului în funcție de importanța factorului Factorului nr. 2.10. - Capacitatea ofertantului de a livra în primul an de contract un număr mai mare de vehicule în funcție de numărul solicitat prin graficul de livrare. I se acordă ponderea de importanță 8% din totalul de 100 de puncte, rezultând punctajul factorului 8 puncte.</p> <p>Modulitatea de calcul:</p> <p>- pentru capacitatea cea mai mare a ofertantului de livrare în primul an după obținerea omologării capului de serie, exprimată în număr de tramvaie disponibile pentru livrare în primul an după obținerea omologării capului de serie. Cap. liv. max. se acordă punctajul maxim stabilit, respectiv 8 puncte;</p> <p>- pentru alta capacitate Cap. liv. n, decât cea stabilită la momentul de livrare oferită, punctajul Pn se acordă astfel:</p> $Pn = (\text{Cap. liv. n} / \text{Cap. liv. max.}) \times 8 \text{ puncte}$ <p>Cap. liv. max. = capacitatea cea mai mare a ofertantului de livrare în primul an după obținerea omologării capului de serie, exprimată în număr de tramvaie disponibile pentru livrare în primul an după obținerea omologării capului de serie</p> <p>Cap. liv. n = Capacitatea de livrare trimisă în primul an după obținerea omologării capului de serie a ofertantului n.</p> <p>Factor de evaluare nr. 2.11 - Coeficientul de disponibilizare, peste 95% (factor de maxim)</p>	3 %					
<p>Coeficientul de disponibilizare peste 95% (factor de maxim):</p> <p>Conform prevederilor actuale ale legislației prin contractul de delegare a gestionării serviciului de transport public local de călători încheiat între autoritatea contractantă și operatorul regional s-a stabilit programul de circulație anual și graficul de circulație pe linii pentru autobuze, troleibuze și tramvaie.</p> <p>În acest grafic de circulație a fost prevăzut în total numărul de exploatare de 60.000 km/tramvaie/an.</p> <p>Locarea punctajului în funcție de importanța factorului Factorului nr. 2.11. - Coeficientul de disponibilizare, I se acordă ponderea de importanță 3% din totalul de 100 de puncte, rezultând punctajul factorului: 3 puncte.</p>					2,95	

În baza încheierii nr. 44/2014 privind aprobarea termenilor și condițiilor de împrumut către

INFORM  
FINANȚI

Dăruirea factorilor de evaluare tehnici și calitativi (toate informațiile din această secțiune trebuie să existe în cerințele din Culeșul de sarcini / Propunerea tehnică)		Acordarea punctajului				
Pondere Factor %	Ponderare în cadrul factorului, dacă este cazul	Justificarea punctajului acordat			Punctaj pe secțiune	
		Informații din propunerea tehnică	Puncte slabe	Puncte tari		Justificarea completă de evaluare
<p><b>Modul de calcul:</b></p> <p>Se va puncta pe baza angajamentului ferm prezentat de ofertant în oferta.</p> <p>Todți ofertanții vor adăuga la oferta o declarație pe proprie răspundere prin care își asumă respectarea gradului minim de disponibilitate și includerea acestuia ca și condiție contractuală pentru oferirea declarării castigate.</p> <p>Coefficient de disponibilitate (D) exprimat în procent (%) definit astfel: numărul de tramvaie disponibile sa circule zilnic pentru lotul de tramvaie livrate, ținându-se cont de tramvaiele imobilizate într-o zi din cauza defecților tehnici.</p> <p><math>D (\%) = 0\%</math>. Tramvaie cu podda coborata disponibile zilnic pentru total tramvaie cu podda coborata din parc) 100 (%)</p> <p>Punctajul pentru factorul de evaluare Coeficient de disponibilitate D (%), (factor de maxim) se acordă astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pentru valoarea D (%), cea mai mare se acordă punctajul maxim acordat, respectiv 3 puncte;</li> <li>- pentru alia valori ale acestui coeficient, punctajul ofertei nu se va calcula astfel:</li> </ul> <p><math>P_{Dn} = ((Dn)/(Dmax)) \times 3</math> puncte</p> <p>unde:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dmax = valoarea cea mai mare a coeficientului de disponibilitate dintre oferte;</li> <li>Dn = valoarea coeficientului de disponibilitate al ofertantului nr.</li> </ul>						
<p><b>TOTAL FACTORI NATURA TEHNICA</b></p> <p>Dăruirea factorilor de evaluare financiară</p> <p>Dăruirea factor de evaluare</p> <p>Valoarea estimată fără TVA: 848.687.394,00 lei fara TVA</p>						Punctaj factor tehnic = 39,611
<p><b>CAPACITATE FINANCIARA</b> - Factorul de evaluare 1 - Prețul ofertei</p> <p>Prețul ofertei (Factor de minim) punctaj acordat 60</p> <p>Se aplica metodologia de punctaj pentru toate tramvaiele oferite, rezultând tabelul punctajelor privind prețul pentru cele 100 tramvaie oferite care trebuie sa depășească obligatoriu condițiile de a fi fabricate de către producător și sub aceeași marcă.</p> <p>Punctajul pentru factorul de evaluare se acordă astfel: Se împarte prețul tramvaelor, su toate taxele incluse DDP (inclusiv TVA), se împarte prețul total pentru oferta A, B, C etc, pentru cele 100 de tramvaie.</p>	60%					60
<p>Informații din propunerea financiară</p> <p>Justificarea punctajului acordat</p> <p>Oferta financiară are o valoare totală de [redacted] fara TVA -- achiziției, preț criptat în SEAP/SICAP și constă din număr de 100 bucăți de tramvaie [redacted] cu un preț unitar de [redacted] lei, conform Anexei nr. 1.</p> <p>In valoarea totală de [redacted] fara TVA este inclusa valoarea subansamblurilor / materialelor / consumabilelor, etc. la Formulă de oferta, în valoare de [redacted] fara TVA, conform Anexei nr. 2.</p>						Punctaj

INFORM  
ORIGINAL



Clasamentul Ofertelor este determinat pe baza punctajului total. Pe baza metodei de calcul, ofertantul care are cel mai mare punctaj total este declarat câștigător.

În urma aplicării criteriului de atribuire și al algoritmului de calcul asociat, așa cum a fost stabilit în documentația de atribuire și detaliat conform celor de mai sus, punctajul obținut de fiecare ofertă admisibilă și clasamentul rezultat, sunt identificate mai jos:

Numele Ofertantului	Punctaj total obținut	Clasament
[REDACTAT]	99,61 puncte	I
[REDACTAT]	95,75 puncte	II

În urma evaluării ofertelor depuse și pe baza informațiilor prezentate de Ofertanți, comisia de evaluare a concluzionat următoarele:

- oferta depusă de către ofertantul **Asocierea [REDACTAT]** este admisibilă, cu un punctaj total obținut de 95,75 puncte;
- oferta depusă de către ofertantul [REDACTAT] este admisibilă, cu un punctaj total obținut de 99,61 puncte.

### 3.2.6. Desfășurarea etapei de licitație electronică:

Etapa de licitație electronică s-a desfășurat după cum urmează: Nu este cazul

### 3.2.7. Verificarea documentelor suport / dovezilor pentru demonstrarea informațiilor din DUAE

Comisia de evaluare a solicitat ofertantului [REDACTAT] clasat pe primul loc să prezinte documentele suport/dovezi pentru demonstrarea informațiilor prezentate în DUAE, iar termenul limită de depunere a documentelor suport a fost 15.10.2019.

Ofertantul a transmis documentele suport, postând în SICAP răspunsul, cu respectarea termenului stabilit, respectiv 15.10.2019 și a fost înregistrat la Direcția Generală Achiziții Publice cu DGAP nr. 2220/16.10.2019.

Comisia de evaluare a analizat documentele suport/dovezile prezentate de ofertant pentru demonstrarea informațiilor din DUAE prezentate. Aspectele identificate și rezultatul verificării documentelor suport pentru demonstrarea informațiilor din DUAE sunt prezentate în Procesele verbale DP nr. 240/16.10.2019, DP nr. 241/17.10.2019, DP nr. 245/23.10.2019 și DP nr. 247/28.10.2019 atașate prezentului raport. Comisia de evaluare consideră oferta admisă ca urmare a îndeplinirii cerințelor solicitate prin fișa de date și asumate de ofertant în DUAE.

În urma verificării documentelor suport/dovezilor, comisia de evaluare a constatat că informațiile preliminare din DUAE sunt demonstrate.

### 3.2.8. Informații din cadrul ofertelor declarate de ofertanți ca fiind confidențiale, clasificate sau protejate de un drept de proprietate intelectuală (în sensul prevederilor legislației în domeniul achizițiilor publice/sectoriale)

Ofertanții au declarat în mod justificat că următoarele informații din ofertele prezentate trebuie tratate ca fiind confidențiale/clasificate/protejate de un drept de proprietate intelectuală:

- Ofertantul [REDACTAT] a declarat:
  - Propunerea tehnică și Anexa 1 până la Anexa 30.14;

- Propunerea financiară și Anexa 2;
- Documentele de calificare, respectiv situațiile financiare și documente de înregistrare companie, au caracter confidențial pentru a nu prejudicia interesele sale legitime în ceea ce privește secretul comercial și dreptul de proprietate intelectuală.

Ofertantul Asocierea [REDACTED]

declarat:

- Toate informațiile cuprinse în propunerea tehnică;
- Toate informațiile cuprinse în propunerea financiară au caracter confidențial pentru a nu prejudicia interesele sale legitime în ceea ce privește secretul comercial și dreptul de proprietate intelectuală.

**4. Conflict de Interese**

Pe durata derulării procedurii de atribuire nu au fost identificate situații de conflict de interese.

**5. Concluzii și semnături**

Membrii comisiei de evaluare desemnează oferta prezentată de ofertantul [REDACTED] ca fiind câștigătoare pentru această procedură de atribuire după aplicarea criteriului de atribuire și verificarea documentelor suport aferente probării informațiilor prezentate în DUAE, cu o propunere financiară de [REDACTED] lei fără T.V.A. pentru un număr de 100 bucăți de tramvale [REDACTED] 36 metri.

Subcontractantul/Subcontractanții propus/propuși de către și partea/părțile din contractul de achiziție publică/ pe care acesta intenționează să o/le subcontracteze sunt: NU ESTE CAZUL.

Drept pentru care s-a încheiat prezentul raport al procedurii într-un singur exemplar original, astăzi 28.10.2019, pentru a fi inclus în dosarul achiziției.

**COMISIA DE EVALUARE**

1. [REDACTED] - președinte cu drept de vot
2. [REDACTED] - membru
3. [REDACTED] - membru
4. [REDACTED] - membru
5. [REDACTED] - membru
6. [REDACTED] - membru
7. [REDACTED] - membru
8. [REDACTED] - membru
9. [REDACTED] - membru
10. [REDACTED] - membru
11. [REDACTED] - membru
12. [REDACTED] - membru
13. [REDACTED] - membru

CONFORM  
[REDACTED]  
[REDACTED]

OFERTANT/ OFERTANT ASOCIAT

## DECLARAȚIE

privind partea/ partile din PROPUNEREA TEHNICĂ și FINANCIARĂ care au caracter confidențial

Titlul Contractului: „Achiziționarea a 100 de tramvale”

Subsemnatul(a) [redacted] (nume/ prenume), domiciliat(a) în [redacted]  
 [redacted] / [redacted] (adresa de domiciliu), identificat(a) cu act de identitate (Pasaport), [redacted]  
 eliberat de [redacted], în calitate de reprezentant legal al  
 operatorului economic [redacted] (denumire), având calitatea de ofertant unic,  
 precizez ca următoarele parti/informații din propunerea tehnică și din propunerea financiară:

- a. Propunerea tehnică și Anexa 1 până la Anexa 30.14
- b. Propunerea financiară și Anexa 2
- c. Documentele de calificare, respectiv situațiile financiare și documente de înregistrare companie

au caracter confidențial, pentru a nu prejudicia interesele noastre legitime în ceea ce privește secretul comercial și dreptul de proprietate intelectuală, având în vedere:

1. obligațiile Autorității contractante prevăzute în cadrul art. 57 alin (1) din Legea 98/2016 „Fără a aduce atingere celorlalte prevederi ale prezentei legi sau dispozițiilor legale privind liberul acces la informațiile de interes public ori ale altor acte normative care reglementează activitatea autorității contractante, autoritatea contractantă are obligația de a nu dezvălui informațiile transmise de operatorii economici indicați de aceștia ca fiind confidențiale, inclusiv secrete tehnice sau comerciale și elementele confidențiale ale ofertelor.

2. Art. 123, alin (1) din HG 395/2016 „Ofertantul elaborează oferta în conformitate cu prevederile documentației de atribuire și indică, motivat, în cuprinsul acestora care informații din propunerea tehnică și/sau din propunerea financiară sunt confidențiale, clasificate sau sunt protejate de un drept de proprietate intelectuală, în baza legislației aplicabile.”

3. Art. 217, alin (5) din Legea 98/2016 “Accesul persoanelor la dosarul achiziției publice potrivit alin. (4) se realizează cu respectarea termenelor și procedurilor prevăzute de reglementările legale privind liberul acces la informațiile de interes public și nu poate fi restricționat decât în măsura în care aceste informații sunt confidențiale, clasificate sau protejate de un drept de proprietate intelectuală, potrivit legii.”

4. Art. 217, alin (6) din Legea 98/2016 “Prin excepție de la prevederile alin. (5), după comunicarea rezultatului procedurii de atribuire, autoritatea contractantă este obligată să permită, la cerere, într-un termen care nu poate depăși o zi lucrătoare de la data primirii cererii, accesul neîngrădit al oricărui ofertant/candidat la raportul procedurii de atribuire, precum și la informațiile din cadrul documentelor de calificare, propunerilor tehnice și/sau financiare care nu au fost declarate de către ofertanți ca fiind confidențiale, clasificate sau protejate de un drept de proprietate intelectuală”.

5. Art. 19, alin (1) din Legea 101/2016 “La cerere, părțile cauzei au acces la documentele dosarului constituit la Consiliu, în aceleași condiții în care se realizează accesul la dosarele constituite la instanțele de judecată potrivit prevederilor Legii nr. 134/2010, republicată, cu modificările ulterioare, cu excepția documentelor pe care operatorii economici le declară ca fiind confidențiale, întrucât cuprind, fără a se limita la acestea, secrete tehnice și/sau comerciale, stabilite conform legii, iar dezvăluirea acestora ar prejudicia interesele legitime ale operatorilor







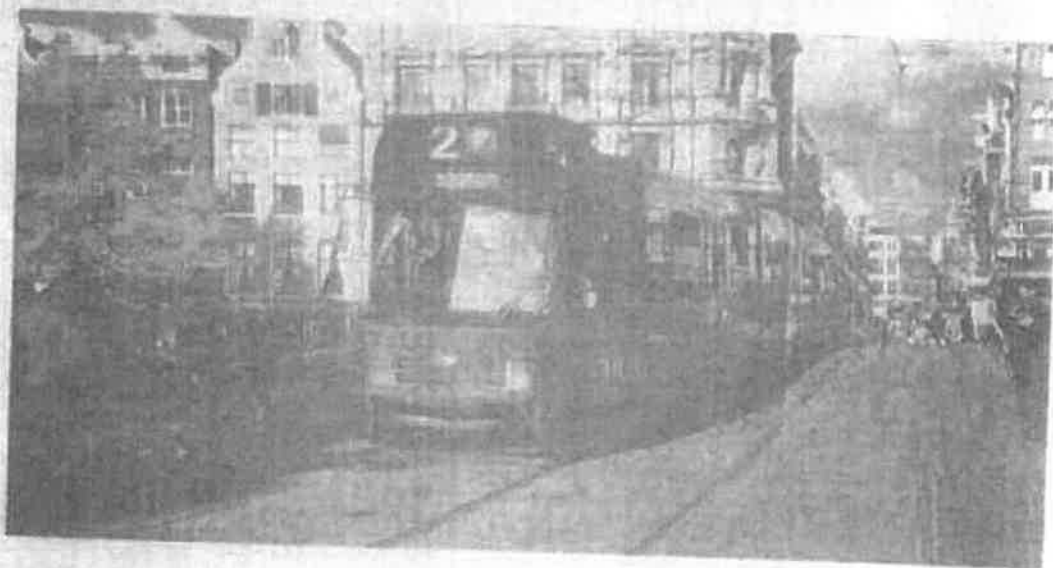

# Anexa 4





**CARACTERISTICI TEHNICO - FUNCȚIONALE**  
**ALE UNOR TRAMVAIE CU PLATFORMĂ**  
**COBORĂȚĂ**

**- ANALIZE COMPARATIVE -**



**UNIVERSITATEA POLITEHNICĂ BUCUREȘTI**

**FACULTATEA TRANSPORTURI**

**Prof.dr.ing. Berban Raicu**

**Conf.dr.ing. Gabriel Popa**

**Tab. I.12** Date tehnice privind ramele *Alstom Citadis* (Montpellier)

Operator de transport	Sté Montpelliéraine de Transports Urbains
Lungime	32 m
Lățime	2,65 m
Viteza maximă	70 km/h
Procent platformă coborâtă	100 %
Locuri pe scaune	64
Locuri în picioare	146
Aer condiționat	DA



**Fig. I.20** Vedere din exploatare a ramei de tramvai *CITADIS* (Montpellier)

**Tab. I.13** Date tehnice privind ramele *Alstom Citadis* (Barcelona)

Operator de transport	Autoritat del Transport Metropolità, ATM
Lungime	30,3 m
Lățime	2,65 m
Viteza maximă	70 km/h
Procent platformă coborâtă	100 %
Locuri pe scaune	86
Locuri în picioare	156
Aer condiționat	DA



## II.2. ANALIZĂ COMPARATIVĂ

- **Ecartamentul căii de rulare.** Din acest punct de vedere ALSTOM-CITADIS 302, BOMBARDIER-FLEXITY OUTLOOK și SIEMENS- IMPERIO sunt adaptate infrastructurii de rulare pentru că au ecartamentul de 1435 mm în timp ce modelul SKODA 06T are ecartamentul de 950 mm. Pentru tramvaiul SKODA 06T ecartamentul de 950 mm reprezintă un dezavantaj major, deoarece necesită alte boghiuri adaptate la ecartamentul de 1435 mm sau modificarea infrastructurii de rulare pentru ecartamentul de 950 mm.
- **Alimentarea cu energie pentru tracțiune.** Poziționarea pantografelor pe vehicul pe tronsonul central (ALSTOM-CITADIS 302, SKODA 06T) sau pe tronsonul A (BOMBARDIER-FLEXITY OUTLOOK, SIEMENS- IMPERIO) poate prezenta importanță doar din punct de vedere al așezării echipamentelor de forță și a lungimii traseelor de cabluri. Din acest punct de vedere se poate considera că poziționarea pantografului pe tronsonul A este mai avantajoasă.

- **Lungimea ramei.**

CITADIS 302	FLEXITY OUTLOOK	IMPERIO	SKODA 06T
31.306 mm	31.276 mm	36.000 mm	31.800 mm

Având în vedere că lungimea stațiilor este cuprinsă între 35-65 m se observa ca lungimea modelului SIEMENS- IMPERIO se încadrează cel mai bine în aceste dimensiuni ale stațiilor.

- **Schimbul de călători.** La un schimb des de călători o ușa trebuie să deservească 4,2 - 6,1 m de vagon. Pentru un schimb eficient de călători este important și tipul ușii: ușă simplă sau dublă.

CITADIS 302	FLEXITY OUTLOOK	IMPERIO	SKODA 06T
7,82 m de vag.	6,25 m de vag.	6,00 m de vag.	6,37 m de vag.
4 uși duble	4 uși duble 2 uși simple	6 uși duble	4 uși duble 1 ușă simplă

Din cele patru rame analizate SIEMENS- IMPERIO poate realiza schimbul cel mai des de călători.

- **Număr de elemente (tronsoane).** Soluția constructivă cea mai simplă o are rama SIEMENS- IMPERIO cu 4 tronsoane față de ALSTOM-CITADIS 302 - 5 tronsoane, BOMBARDIER-FLEXITY OUTLOOK - 5 tronsoane și SKODA 06T - 5 tronsoane.



Dacă raportăm lungimea ramei la numărul de tronsoane se observa ca tot rama **SIEMENS- IMPERIO** are lungimea medie a tronsoanelor cea mai mare - 9 m față de **ALSTOM-CITADIS 302** - 6,26 m, **BOMBARDIER-FLEXITY OUTLOOK** - 6,25 m și **SKODA 06T** - 6,36 m.

Un alt criteriu este numărul de tronsoane diferite constructiv. Si la acest criteriu de comparare rama **SIEMENS- IMPERIO** are soluția constructivă cea mai simplă - 1 tronson diferit constructiv față de celelalte rame care au 3 tronsoane diferite constructiv fiecare.

- o Înălțimea podelei în zona cea mai joasă și ponderea podelei coborâte (%).

CITADIS 302	FLEXITY OUTLOOK	IMPERIO	SKODA 06T
360 mm	370 mm	350 mm	350 mm
100 %	100%	100%	65%

Dacă considerăm că înălțimea stațiilor este de 250 mm se observa că ramele **SIEMENS- IMPERIO** și **SKODA 06T** au înălțimea podelei cea mai apropiată de înălțimea stațiilor. Dezavantajul modelului **SKODA 06T** apare însă la ponderea podelei coborâte 65% față de 100% de la modelul **SIEMENS- IMPERIO**.

Din punctul de vedere al persoanelor cu dizabilități, al persoanelor foarte în vârstă și al persoanelor bolnave, modelul **SIEMENS- IMPERIO** are podeaua cea mai adecvată.

- o Număr total de pasageri, număr de locuri pe scaune și loc pentru scaun rulant.

CITADIS 302	FLEXITY OUTLOOK	IMPERIO	SKODA 06T
254 pasageri	293 pasageri	307 pasageri	250 pasageri
44 loc./scaun	45 loc./scaun	60 loc./scaun	69 loc./scaun
1 loc sc. rulant	2 loc sc. rulant	2 loc sc. rulant	1 loc sc. rulant

Din analiza simultană a acestor trei criterii rama **SIEMENS- IMPERIO** asigură capacitatea de transport cea mai mare și mai adecvată.

- o Numărul boghiurilor, numărul tipurilor de boghiuri și ampatamentul acestora.

CITADIS 302	FLEXITY OUTLOOK	IMPERIO	SKODA 06T
3 boghiuri	3 boghiuri	4 boghiuri	3 boghiuri
2 tipuri de boghiuri	2 tipuri de boghiuri	1 tip de boghiu	1 tip de boghiu
1870 mm	1840 mm	1800 mm	1880 mm



- Masa pe unitate de lungime /suprafață, masa pe unitatea de lungime și putere/suprafață și putere

**Vagon gol**

CITADIS 302	FLEXITY OUTLOOK	IMPERIO	SKODA 06T
1,22 t/m	1,35 t/m	1,28 t/m	1,25 t/m
0,50 t/m <sup>2</sup>	0,54 t/m <sup>2</sup>	0,52 t/m <sup>2</sup>	0,50 t/m <sup>2</sup>
3,05 kg/m kW	3,40 kg/m kW	2,66 kg/m kW	2,72 kg/m kW
1,27 kg/m <sup>2</sup> kW	1,36 kg/m <sup>2</sup> kW	1,08 kg/m <sup>2</sup> kW	1,1 kg/m <sup>2</sup> kW

**Vagon cu sarcină utilă maximă**

CITADIS 302	FLEXITY OUTLOOK	IMPERIO	SKODA 06T
1,87 t/m	2,06 t/m	1,91 t/m	1,58 t/m
0,78 t/m <sup>2</sup>	0,82 t/m <sup>2</sup>	0,80 t/m <sup>2</sup>	0,65 t/m <sup>2</sup>
4,675 kg/m kW	5,15 kg/m kW	3,97 kg/m kW	3,43 kg/m kW
1,95 kg/m <sup>2</sup> kW	2,06 kg/m <sup>2</sup> kW	1,66 kg/m <sup>2</sup> kW	1,40 kg/m <sup>2</sup> kW

Din analiza acestor parametri modele **SIEMENS- IMPERIO** și **SKODA 06T** au indicatorii constructivi cei mai buni.

- Putere specifică, masă specifică, putere specifică raportată la lungime și suprafață.

CITADIS 302	FLEXITY OUTLOOK	IMPERIO	SKODA 06T
10,45 kW/t -- vag. gol	9,42 kW/t -- vag. gol	10,43 kW/t -- vag. gol	11,87 kW/t -- vag. gol
6,82 kW/t -- vag. sar. max.	6,21 kW/t -- vag. sar. max.	6,95 kW/t -- vag. sar. max.	9,08 kW/t -- vag. sar. max.
12,77 kW/m	12,79 kW/m	13,33 kW/m	14,42 kW/m
5,32 kW/m <sup>2</sup>	5,11 kW/m <sup>2</sup>	5,55 kW/m <sup>2</sup>	5,86 kW/m <sup>2</sup>

Din analiza acestor parametri se observă că modele **SIEMENS- IMPERIO** și **SKODA 06T** au indicatorii energetici cei mai buni.

Modelul **SIEMENS- IMPERIO** este singurul tip de tramvai cu aderență totală. Are un număr de 8 axe motoare și deci cea mai bună divizibilitate a aderenței.

Rama **SIEMENS- IMPERIO**, având aderență totală și puterea instalată cea mai mare 480 kW (față de **ALSTOM-CITADIS 302** – 400 kW, **BOMBARDIER-FLEXITY OUTLOOK** – 400 kW și **SKODA 06T** – 460 kW), se caracterizează prin forțe specifice cele mai mari dintre toate modele de rame analizate.



## II.4. CONCLUZII

Din punct de vedere al tracțiunii electrice o utilizare optimă a ramelor de tramvai presupune:

- o capacitate mare de transport și flexibilitate în exploatare;
- o durate de călătorie reduse și confort adecvat-conform exigențelor în creștere ale utilizatorilor;
- o eficiență energetică și efecte externe negative minime.

Din punct de vedere al capacității de transport, modelul **SIEMENS- IMPERIO** are capacitatea cea mai mare de transport și printr-o organizare a spațiului interior poate să răspundă specificității oricărei linii a rețelei de transport urban și periurban, inclusiv nevoilor particulare ale persoanelor cu dizabilități locomotorii.

Din punct de vedere al duratelor de călătorie influențate substanțial de frecvente opriri și demarări, rama **SIEMENS- IMPERIO** prezintă avantajul celor mai mari accelerații -  $1,1 \text{ m/s}^2$ , ca urmare a faptului că întreaga masă a ramei contribuie la forța de aderență. Acest lucru permite și obținerea unor economii energetice importante.

Modelul **SIEMENS- IMPERIO** este echipat cu frână electrică recuperativă (grad de recuperare de maximum 40%) și asigură o decelerație la frânare de  $1,7 \text{ m/s}^2$ .

Trebuie menționat că rama **SIEMENS- IMPERIO** dispune de sistem de monitorizare și diagnoză pe trei niveluri ( nivelul 1 – informații pentru vatman, nivelul 2 – indică apariția unor defecte care pot fi remediate de vatman, nivelul 3 – asigură diagnoza necesară personalului de depanare). De asemenea tramvaiul dispune de un computer de bord care înregistrează numărul de călători, numărul de plățitori, înregistrează și transmite date privind poziția vehiculului în trafic, asigură funcționarea sistemului de informare al pasagerilor, înregistrează date privind modul de acționare al macazelor etc.

Acest model, **SIEMENS- IMPERIO**, poate fi realizat din 2, 3 sau 4 module cu lungimi între 21 și 36 m ceea ce îi permite să deservească linii de tramvai cu extrem de variate cerințe de exploatare.

Comparația multicriterială realizată prin metoda Electre, atât în cazul ponderii egale a criteriilor, cât și în cazul ponderilor diferențiate, recomandă alegerea tramvaiului **SIEMENS-IMPERIO**.

Urmare a analizei realizate, recomandăm tramvaiul **SIEMENS - IMPERIO** ca fiind cel mai potrivit model pentru exploatarea în condiții extrem de variate pe rețeaua transportului public urban și periurban ( în raport cu celelalte tipuri de tramvaie pe care le-am supus analizei).

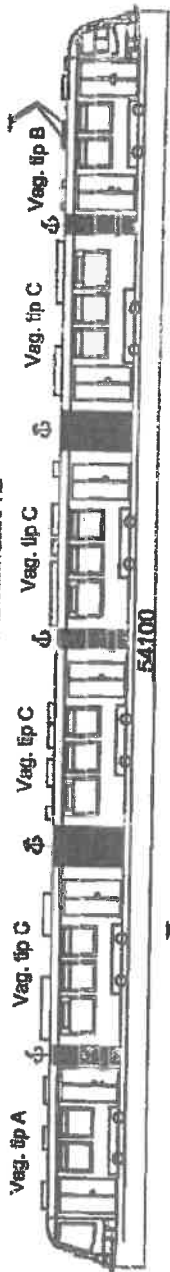




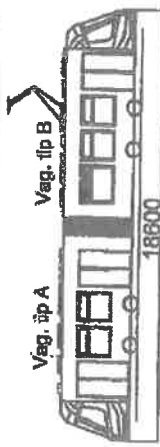
# Anexa 5



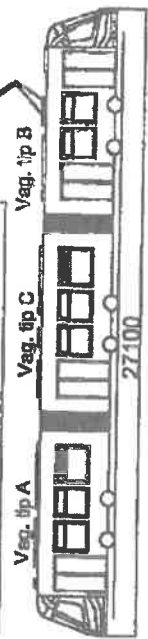
**COMBINO PLUS BUDAPESTA  
LICENTA SIEMENS**



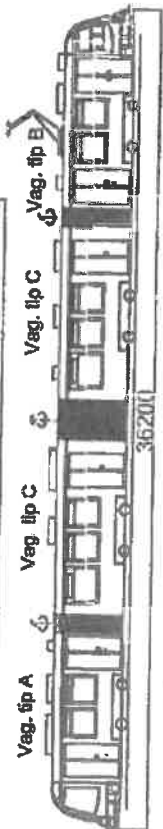
Lungime 54m, latime=2,4m 6vagoane  
(doua pe capat si 4 identice intre ele)



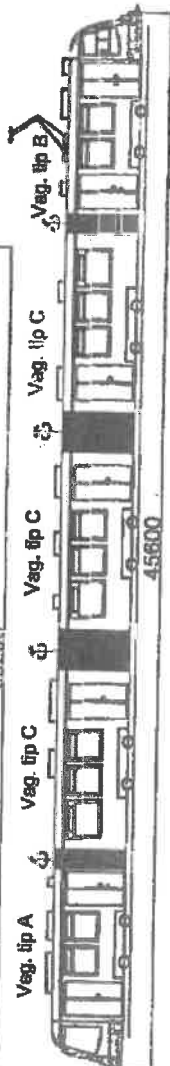
Tramvai ASTRA cu 2 module L=18 x l=2,4m



Tramvai ASTRA cu 3 module L=27 x l=2,4m



Tramvai ASTRA cu 4 module L=36 x l=2,4m



Tramvai ASTRA cu 5 module L=45 x l=2,4m

Singurul tramvai modular care se poate fabrica de la 2-6 vagoane, respectiv 18-54m lungime, fara pante in interior, usa dubla cu deschidere independenta in fata si consum redus de energie cu lungimi de 18,27,36,45,54 si 2,4m latime



COMUNICAT DE PRESA

Încheiat de și între

[REDACTED]

- denumit în continuare „Licențiat”

și

A [REDACTED]

[REDACTED]

- denumit în continuare „Licențiator” -

- Licențiatul și Licențiatorul sunt denumite în continuare în mod colectiv „Părțile”  
și în mod individual „Partea” -

Preambul	3
Articolul 1 - Definiții	3
Articolul 2 - Furnizarea documentației	5
Articolul 3 - Delegarea personalului Licențiatorului la Licențiat	6
Articolul 4 - Licențele acordate de către Licențiator Licențiatului	7
Articolul 5 - Remunerarea	8
Articolul 6 - Plăți	8
Articolul 7 - Impozite	9
Articolul 8 - Evidențe și audit	9
Articolul 9 - Calitatea produselor modificate	10
Articolul 10 - Produse furnizate de către Licențiator	10
Articolul 11 - Acordarea licenței inverse	10
Articolul 12 - Confidențialitatea	11
Articolul 13 - Referință la Licențiator și compensare	13
Articolul 14 - Garanție și răspundere	14
Articolul 15 - Forță Majoră	15
Articolul 16 - Data intrării în vigoare, termen, reziliere	16
Articolul 17 - Drepturile și obligațiile după reziliere	18
Articolul 18 - Controlul expertiză	18
Articolul 19 - Soluționarea disputelor	19
Articolul 20 - Legea aplicabilă	20
Articolul 21 - Conformitatea cu legile și regulile	20
Articolul 22 - Diverse	20

Anexe:

<u>Anexa 1</u>	Descrierea proiectului, Produsele Originale (prospect BDP)
<u>Anexa 2</u>	Lista și cuprinsul documentației
<u>Anexa 3</u>	Obiectul livrării
<u>Anexa 4</u>	Asistență tehnică

- 1.2 „Contractul” va semnifica prezenta Contract de Licență, inclusiv toate anexele sale și toate elementele încorporate specific, prin referință și considerate Parte integrantă ~~de prezenta~~.
- 1.3 „Documentația” va semnifica Know-How-ul în formă înregistrată și manualele de utilizare, în formă imprimată sau ponivă pentru citirea de către un sistem computerizat, emisă pentru uz comercial și deținută în prezent la data emiterii de către Licențiator: 22 martie 1999 până în 17 decembrie 2009 și conform celor prezentate în Anexa 2. Documentația va fi furnizată de către Licențiator în forma „asa cum este” (Combino Plus Budapesta), cu varianta curentă la Data Intrării în Vigoare, fără conformitate cu noua normă referitoare la „Crash” (EN 15227-2008).
- 1.4 „Know-How” va semnifica toate informațiile tehnice legate de producția și/sau testarea Produselor Originale, disponibile, emise pentru uz comercial și deținute în prezent de Licențiator la Data Intrării în Vigoare și pe care Licențiatorul are dreptul să le dezvăluie și să le licențieze conform termenilor prezentului Contract. În special, Know-How-ul va fi furnizat pe Licențiator în condiția „asa cum este”, varianta curentă la Data Intrării în Vigoare.
- 1.5 „Procese Originale” vor semnifica produsele originale ale „Sistemului Combino Plus Budapesta” al Licențiatorului, descris în Anexa 1, în baza cărui Licențiatul va proiecta, dezvolta și produce pe cont propriu Produsele Modificate folosind Know-How-ul și documentația Licențiată prin prezentul Contract și componentele furnizate de Licențiator, conform Contractului de Furnizare a Componentelor de Trenival.
- 1.6 „Produsele Modificate” vor semnifica produsele care vor fi modificate sau îmbunătățite de către Licențiat, în conformitate cu cerințele clienților acestuia sau pentru a crește vandabilitatea acestora în Teritoriu, indiferent dacă aceste modificări sau îmbunătățiri se bazează sau nu pe Know-How.
- 1.7 „Patente” semnifică toate patentele, cererile de patentare, modelele utilitare, lucrările de relușare, patentele de proiectare pentru care, pe perioada prezentului Contract, Licențiatorul are sau primește dreptul de a le licenția conform termenilor prezentului Contract și care pot fi folosite pentru fabricarea, testarea, vânzarea sau dispunerea în alt mod, operarea sau utilizări a produselor originale și/sau produselor modificate, cu condiția ca, licențele acordate conform prezentului Contract să nu determine obligația de piață a Licențiatorului către terți.
- 1.8 „Vândul”, „Vânzare”, „Vinde” semnifică punerea în funcție, vinderea, închirierea, licențierea în ceea ce privește software-ul, sau dispunerea de acesta pe altă cale iar o vânzare va fi considerată a fi avut loc în momentul transportului sau facturării, funcție de care eveniment se produce primul.
- 1.9 „Teritoriu” va semnifica teritoriul Republicii România. Cu toate acestea, în cazul în care în viitor vor apărea noi oportunități de piață cu privire la proiecte particulare în afara Teritoriului Licențiatorului și Licențiatul pot începe negocieri în vederea stabilirii de strategii pentru o posibilă extindere a Teritoriului.

## Articolul 2 - Furnizarea documentației

- 2.1 Licențiatul va furniza Licențiatorului un set de documentație în decurs de 2 (două) săptămâni de la data intrării în vigoare, cu condiția ca Licențiatorul să fi primit de la Licențiat toate informațiile definite în Articolului 5.2

ODU, S.C. ASTRA Va-  
ia conform încotermis

- 2.2 Documentația ce va fi furnizată va fi în sistem metric, în limbile disponibile și în aceeași amploare și formă în care este disponibilă, emisă pentru uz comercial și aprobată și folosită de către Licențiator pentru producerea „Combino Plus Budapesta” în fabrica sa din Viena, Austria și detaliate în Anexa 2. Licențiatorul declară că Anexa 2 conține în mod exclusiv toate documentele utilizate de către Licențiator pentru producerea „Combino Plus Budapesta” în fabrica sa din Viena, Austria cu excepția acelor documente care ori se referă la componente majore care vor fi livrate Licențiatului de către Licențiator conform „Contractului de Furnizare de Componente pentru Tramvai” sau care se referă la componente care au fost cumpărate de către Licențiator de la furnizori terți care au impus prohibiții referitor la transmiterea precum și copierea, distribuția și procesarea oricăror astfel de documente. Dacă Licențiatul – în timpul unui perioadă de 2 luni de la predarea documentelor în conformitate cu Articolul 2.1 – identifică documente care au fost enumerate în Anexa 2 dar nu au fost predate de către Licențiator către Licențiat, Licențiatul îl va informa pe Licențiator asupra oricăror asemenea discrepante și Licențiatorul va livra oicare asemenea documente în următoarele 2 (două) săptămâni.

## Articolul 4 - Licențele acordate de către Licențiator Licențiatului

- 4.1 Conform termenelor și condițiilor din prezentul Contract și cu condiția plății de către Licențiat, a compensației stabilite la Articolul 5, Licențiatorul oferă prin prezenta Licențiatului, sub formă de Know-How, documentație și patent, pe durata prezentului Contract, drepturile și licența netransferabile și ne-exclusive fără dreptul de sub-licențiere.
- 4.1.1 pentru dezvoltarea unui număr nelimitat de Produse Modificate;
  - 4.1.2 pentru producția și/sau testarea unui număr nelimitat de Produse Modificate;
  - 4.1.3 pentru a utiliza Produsele Modificate de mai sus în scopuri interne; și/sau
  - 4.1.4 pentru a vândea, închiria sau a dispune în alt mod un număr nelimitat de Produse Modificate și/sau componente ale acestora în Teritoriu.

Personalul Licențiatului care va fi asistat de experți Licențiatorului, va avea suficiente cunoștințe în domeniul în care vor fi asistați și vor avea suficiente cunoștințe de limbă engleză sau germană. Licențiatul, pe propria cheltuială și după cum va crede de cuviință, va pune la dispoziție interpret, dacă este necesar.

[REDACTED]

caștigă cazul în care este decisiv în mod expresiv aliajul respectiv din cuprinsul Contractului.

22.9 Nici o renunțare expresă sau implicită de către oricare dintre Părțile prezentului Contract cu privire la încălcarea oricărui termen, condiție sau obligație a prezentului Contract, nu va reprezenta o renunțare la drepturile rezultate din încălcarea ulterioară sau continuă a termenului, condiției sau obligației respective sau a oricărui alt termen, condiție sau obligație din prezentul Contract, de aceeași natura sau diferită. Orice renunțare, consimțământ sau aprobare referitoare la orice încălcare, nerespectare, întârziere, a prevederilor sau condițiilor prezentului Contract, trebuie să se facă în scris și va intra în vigoare numai în măsura stabilită specific, în scris.

~~22.10 Fiecare dintre Părți este de acord, ca, la cererea rezonabilă a celeilalte Părți să approve înregistrarea prezentului Contract în măsura solicitată de legea aplicabilă, și fără ca această Parte să suporte cheltuielile. Fiecare dintre Părți renunță la oricare și la toate pretențiile rezultate în urma absenței înregistrării care îl poate limita sau afecta obligațiile față de cealaltă Parte.~~

22.11 Fiecare Parte se va asigura că prezentul Contract nu va fi transferat prin acțiunea legii (de exemplu: prin fuziune, consolidare sau în alt mod), către niciun alt terț, fără acordul prealabil scris al celeilalte Părți (care acord va fi la discreția Părții de la care se solicită acordul). Părțile sunt de acord prin prezenta, ca în cazul în care acest acord este refuzat, prezentul Contract încetează să existe o dată cu data transferului.

Comunicatele de presă și alte informații referitoare la încheierea, cuprinsul și executarea prezentului Contract vor fi puse la dispoziția terților, în special a agențiilor de presă, numai cu acordul prealabil scris, al celeilalte Părți.

[REDACTED] Siemens Aktiengesellschaft Österreich

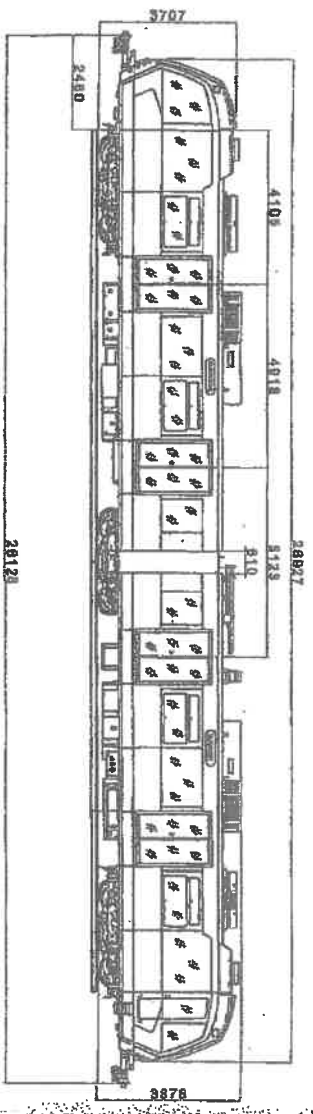


# Anexa 6

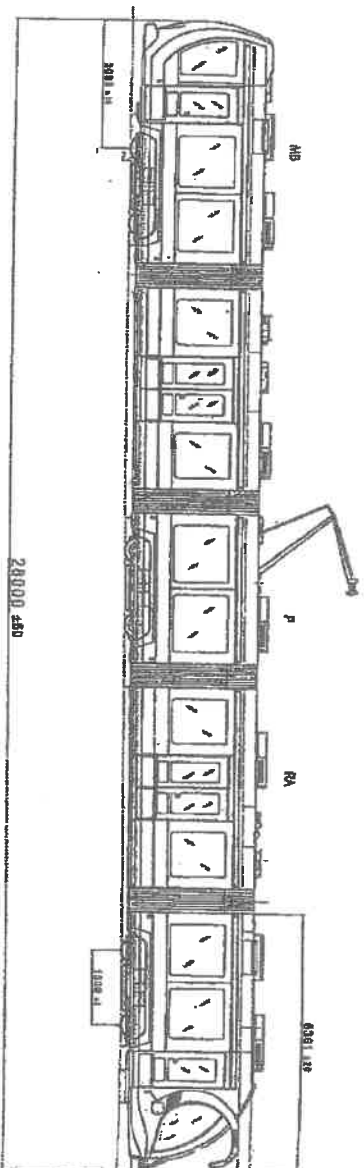


**TRAMVAIELE PRODUSE DE [REDACTED]**  
**CONFORM RAPORTĂRIILOR PROPRII ȘI CATALOGULUI DE PRODUSE**

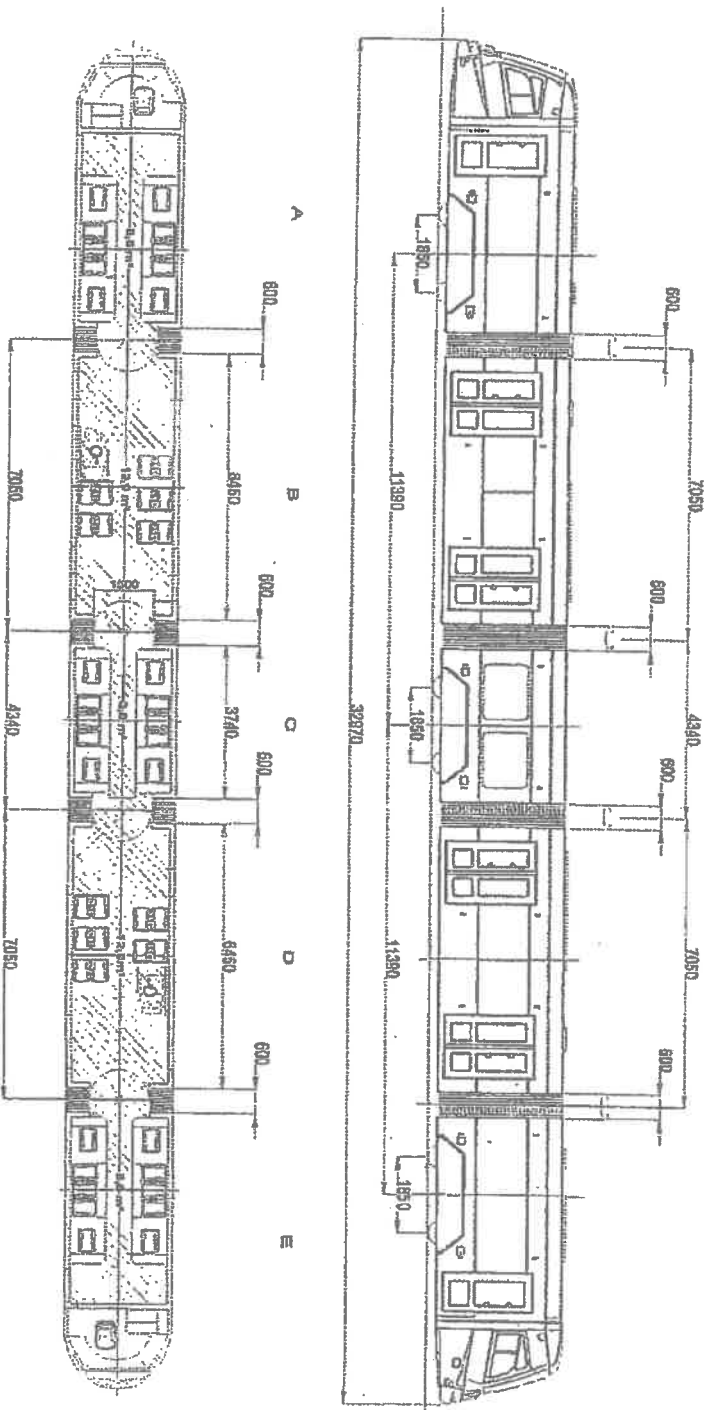
**1. LRV GREENCITY**



**2. SILKWORM (VIERMELE DE MĂTASE)**



### 3. PANORAMA



Tramvai unitar lung 32,97 m, lățime 2,65m, 5 vagoane din care 2 suspendate, care nu pot fi construite în altă configurație decât dacă se proiectează alt tramvai, care nu a fost testat niciodată, nu a circulat și nu poate fi apreciat ca „similar” cu prevederile din Caietul de Sarcini.

Documentul emis de RINA nu poate înlocui CERTIFICATUL DE OMOLOGARE TEHNICĂ DE FAZĂ FINALĂ care se poate obține în doi ani (după 1 an omologare provizorie și după încă 1 an de operare, dacă se comportă corespunzător, se acordă omologarea finală).





# Anexa 7





## Metodologie de calcul si evaluare pentru acordarea punctajelor fiecarui factor de evaluare

Stabilirea ofertei câștigătoare se va realiza prin aplicarea unui sistem de factori de evaluare pentru care se stabilesc atât ponderi relative cât și un algoritm de punctare, după cum urmează:

FACTORI DE EVALUARE	PONDERE (%)	PUNCTAJ (puncte)
<b>Componenta financiară</b>		
1. Pretul ofertei	60	60
<b>Componenta tehnică</b>		
2. Performanțe dinamice	15	15
3. Confort călători	22	22
4. Fiabilitate	3	3
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Ponderea de 60% pentru preț se refera la oferirea unor tramvale care răspund in totalitate cerințelor caietului de sarcini care sunt considerate minimale constituind totuși un criteriu important de departajare a ofertelor.

Având in vedere cerințele legate de creșterea performanțelor din punct de vedere tehnic si calitativ sunt utilizate 40% pentru aprecierea următoarelor caracteristici: puterea specifica instalata pentru tracțiune, capacitate de transport, confort si siguranța calatorilor etc.

### Componenta financiară

#### **Factorul de evaluare 1 - "Prețul ofertei"**

**Etapă I de acordare a punctajelor** - Se aplica metodologia de punctaj pentru toate tramvaiele oferite, rezultand tabelul punctelor privind pretul pentru cele 100 tramvaie oferite care trebuie sa indeplinească obligatoriu condiția de a fi fabricate de același producator si sub aceeași marca.

*Punctajul pentru factorul de evaluare se acorda astfel:*

Se compara pretul tramvalelor, cu toate taxele incluse DDP Bucuresti, exclusiv TVA.

Se considera pretul total pentru oferta A, B, C etc, pentru cele 100 de tramvale.

Punctajul final al factorului de evaluare, „pretul ofertei”, pentru oferta "A,B,C etc", in functie de pretul oferit rezulta din

- pentru cel mai scăzut preț dintre oferte, se acorda punctajul maxim alocat (Pctj. max), respectiv 60 puncte.
- pentru oferta „n”, respectiv alt pret decât cel minim, punctajul Pctj.n pentru oferta n se acorda astfel:

$$Pctj(1).n = (\text{Pret minim} / \text{Pretul ofertei } n) \times 60 \text{ puncte}$$

unde: - Preț minim = este pretul cel mai mic dintre ofertele prezentate;

- Prețul ofertei n;

### Componenta tehnică

#### **Etapă II-a de evaluare si acordare a punctajelor pentru factorul de evaluare „calitate”**

#### **Factorul de evaluare 2 - PERFORMANTE DINAMICE**

**2.1. Punctajul pentru factorul de evaluare - Puterea specifica instalata pentru tracțiune kW/t.**

**Justificarea factorul de evaluare – Puterea specifica instalata pentru tracțiune (kW/tona) = Putere instalata pentru tracțiune/ Masa totala (se puncteaza maxim valoarea cea mai mare).**

Raportul dintre putere instalata pentru tractiune si masa totala a vehiculului (masa proprie plus masa utila) reprezinta un parametru important la proiectarea tramvaiului. Acesta stabileste o valoare optima a puterii adaptata sarcinii maxime pe care trebuie sa o invinga (concret exprima alegerea optima a puterii motoarelor in functie de masa totala a tramvaiului, dar si a performantelor dinamice proiectate ce trebuiesc atinse). Astfel masa totala a vehiculului (proiectata) pune o restrictie minima a valorii puterii motoarelor alese. Atingerea performantelor dinamice proiectate determina implicit o anumita valoare minima a puterii necesare, pe care motoarele trebuie sa o dezvolte.

Acest factor, ce combina prin raportare doua caracteristici dinamice si masice importate, ofera mai multe date despre calitatile dinamice ale tramvaiului decat, daca, valoarea puterii motorului ar fi fost luata separat. Avantajul utilizarii acestui factor il reprezinta faptul ca se obtine un raport corespunzator intre puterea instalata si masa totala astfel incat sa nu se supradimensioneze motorul comparativ cu masa vehiculului.

#### **Rolul factorului la evaluare:**

Acest factor evidentiaza valoarea puterii maxime dezvoltate de motoare, in stricta corelatie cu tramvaiul in ansamblu.

Exemplu: daca valoarea puterii motoarelor ar reprezenta, singular, un factor de departajare, un motor cu o putere proiectata mare comparativ cu valorile concurente, ar obtine, subiectiv, un punctaj mai bun.

In primul rand, valoarea puterii instalate pentru tractiune a motoarelor, luata separat, poate obtine un punctaj mai bun dar, corelata cu o masa totala a tramvaiului mare (tradusa in sarcina maxima a motoarelor) aceasta valoare a puterii motoarelor poate deveni nesatisfacatoare (mica in raport cu necesitatile).

#### **Alocarea punctajului in functie de importanta factorului**

Factorului 2.1. – puterea specifica instalata pentru tractiune, i se acorda ponderea de importanta 3% din totalul de 100 de puncte, rezultand punctajul factorului: 3 puncte.

#### **Modalitate de calcul:**

Putere instalata pentru tractiune/ Masa totala (factor de maxim) se acorda astfel:

- pentru valoarea raportului  $P_i/M_{tot}$  (KW/t) cea mai mare se acordă punctajul maxim alocat, respectiv 3 puncte.
- pentru alte valori ale acestui raport, punctajul ofertei n se acordă astfel:

$$P_{ctj,n} = ((P_i/M_{tot})_n) / ((P_i/M_{tot})_{max}) \times 3 \text{ puncte, unde:}$$

$(P_i/M_{tot})_{max}$  = valoarea cea mai mare a raportului dintre puterea instalata maxima pentru tractiune/ Masa totala a tramvaiului, dintre ofertele prezentate;

$(P_i/M_{tot})_n$  = valoarea raportului dintre puterea instalata pentru tractiune/ Masa totala a tramvaiului, din oferta „n”.

La oferta se va atasa obligatoriu fisa tehnica din care sa rezulte puterea instalata maxima in kw si masa totala a tramvaiului. Fisa tehnica 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.

Se va prezenta pentru analiza si evaluare si caracteristica externa a motorului ridicata la sarcina maxima.

*Acest factor de evaluare asigura indeplinirea cerintelor caietului de sarcini cap. 4 Caracteristici dinamice, privind performantele dinamice ale tramvaiului oferit, valoarea minima considerandu-se atunci cand aceste cerinte sunt indeplinite la valorile minime.*

## **2.2. Punctajul pentru factorul de evaluare – Raportul dintre masa utila si masa proprie**

**Justificarea factorul de evaluare – Raportul dintre masa utila si masa proprie (factor de maxim – intereseaza valoarea cea mai mare,  $M_u/M_p$  (kg/kg):**

Raportul dintre masa utila si masa proprie a tramvaiului, reprezinta un parametru important in proiectarea realizarea si fabricarea tramvaiului.

Raportul dintre masa utila (poate fi tradusa prin capacitatea de transport calatori luandu-se in calcul suma medie a greutatilor acestora) si masa proprie, in literatura de specialitate se numeste Coeficient de utilizare a greutatii vehiculului. Coeficientul, astfel definit, ofera posibilitatea de a compara diferitele marci de tramvale intre ele in scopul de a cunoaste solutiile tehnice cele mai rationale. Un tramvai cu o masa proprie mai mica dar cu o masa utila egala cu alte marci de tramvai demonstreaza o constructie rationala. Folosind

materiale usoare, dar rezistente, rezulta un tramvai cu o masa inertiala mai mica fapt ce se reflecta si in reducerea consumului de energie electrica, mai ales la demaraje.

Acesta raport exprima calitatea si performanta-gradului de portanta a sasiului complet echipat respectiv robustetea si supletea structurii de rezistenta a caroseriei. Exprima deasemenea calitatea proiectarii, realizarii, optimizarii si constructiei a sasiului complet echipat, respectiv a structurii de rezistenta a caroseriei, optimizarea amplasarii si distribuirii maselor diverselor subansamble care il compun.

Un raport dintre masa utila si masa proprie a vehiculului superior denota o caroserie usoara, dar robusta si supla in acelasi timp. O caroserie construita din materiale usoare ofera tramvaiului o serie de avantaje: cresterea capacitatii de transport pentru aceeasi masa proprie a vehiculului, o masa inertiala mai mica ce determina performante dinamice superioare si deci un consum mediu de energie electrica mai mic.

**Rolul criteriului la evaluare departajare:**

Prin introducerea acestui criteriu, intereseaza tramvaiul cu un coeficient de utilizare a greutatii mai ridicat. Rezulta, la o anumita masa proprie, o capacitate de transport superioara.

**Alocarea punctajului in functie de importanta factorului**

Factorului nr. 2.2. – Raportul dintre masa utila si masa proprie, i se acorda ponderea de importanta 2% din totalul de 100 de puncte, rezultand punctajul factorului: 2 puncte.

**Modalitate de calcul:**

Punctajul acordat pentru criteriul de evaluare raportul - Masa utila/Masa proprie tramvai (criteriu de maxim),  $M_u/M_o$  (kg/kg) se acordă astfel:

- pentru valoarea raportului  $M_u/M_o$  cea mai mare, se acordă punctajul maxim alocat respectiv 2 puncte.
- pentru alte valori ale raportului  $M_u/M_o$  punctajul ofertei n se acordă astfel:

$$Pctj.n = ((M_u/M_o)_n / (M_u/M_o)_{max}) \times 2 \text{ puncte}$$

unde:

$(M_u/M_o)_{max}$  = valoarea cea mai mare a raportului dintre masa utila raportata la masa proprie dintre ofertele prezentate;

$(M_u/M_o)_n$  = valoarea raportului dintre masa utila si masa proprie a tramvaiului din oferta „n”.

La oferta se va atasa obligatoriu fisa tehnica din care sa rezulte masa utila si masa proprie a vehiculului ofertat. Fisa tehnica 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.

*Realizarea unei constructii usoare dar care sa respecte conditiile de rezistenta si siguranta si sa asigure comportarea corespunzatoare pe toata durata de utilizare normala este materializata prin raportul dintre masa utila si masa proprie. In situatia documentatiei prezentate se impune prin caietul de sarcini, cap. 6.1. Specificatii constructive, sa nu poata fi depasita sarcina maxima pe roata de 60 kN.*

### 2.3. Punctajul pentru factorul de evaluare - Consum specific de energie electrica kWh/txkm

**Justificarea factorului de evaluare - Consum specific de energie electrica (factor de minim – intereseaza valoarea cea mai mica), Csp (kWh/txkm):**

Consumul specific de energie electrica, Csp (kWh/txkm), este un indice de performanta definitoriu al tramvaiului.

Caracteristica externa reprezinta diagrama ce arata performantele atinse de tramvai la sarcina maxima de consum. Se masoara direct consumul orar de energie electrica (kWh) si se determina puterea efectiva  $P_e$  (kW). Pentru a putea caracteriza un vehicul cu referire la energia specifica consumata, se defineste, conform documentelor de referinta cuprinse in IEC-61133 "Railway applications. Rolling stock. Testing of rolling stock on completion of construction and before entry into service.", raportul care caracterizeaza consumul specific de energie electrica al vehiculului. Acesta se determina ca fiind raportul dintre energia electrica consumata impartita la sarcina pusa in miscare (vehicul) si la distanta parcursa (kWh/t\*km).

Acest raport exprima concret consumul de energie electrica necesar pentru producerea unei unitati de lucru mecanic. Astfel dintre doua vehicule, acela care are un consum de energie electrica mai mic, este superior celuilalt, printr-un randament superior.

#### **Rolul factorului la evaluare:**

Prin introducerea acestui factor, intereseaza valoarea consumului minim specific la sarcina medie (mai apropiat de conditiile reale de exploatare), valoare care, cu cat este mai mica, arata ca tramvaiul este unul performant, ce functioneaza cu un randament ridicat.

#### **Alocarea punctajului in functie de importanta factorului**

Factorului nr. 2.3. – consum specific de energie electrica, i se acorda ponderea de importanta 4% din totalul de 100 de puncte, rezultand punctajul factorului: 4 puncte.

#### **Modalitate de calcul:**

- pentru consumul specific minim ( $C_{smin}$ ) se acordă punctajul maxim alocat, respectiv 4 puncte;
- pentru alt consum ( $C_{sn}$ ), decât consumul specific minim, punctajul  $P_n$  se acordă astfel:

$$P_n = (C_{smin}/C_{sn}) \times 4 \text{ puncte}$$

unde:

$C_{sn}$  = consumul specific minim pentru tramvaiul din oferta  $n$ ;

$C_{smin}$  = consumul specific minim (dintre ofertele prezentate).

Se vor prezenta buletine de incercari eliberate de laboratoare autorizate recunoscute in UE. Documentele se vor prezenta in original si traducere in limba romana.

Nota: Tramvaiul trebuie sa fie cu toti consumatorii in functiune.

*Prin proiectarea si executia tramvaiului se vor realiza parametrii de functionare care sa conduca la un consum specific minim de energie electrica astfel:*

- Realizarea unei constructii usoare a structurii portante;
- Realizarea unei actionari care sa poata sa realizeze performantele dinamice si sa asigure recuperarea energiei la franare cu un consum minimal la tractiune;
- Serviciile auxiliare inclusiv cele care asigura confortul calatorilor trebuie sa fie dimensionate corespunzator pentru a asigura performantele in ceea ce priveste consumul specific de energie;
- Sistemul de monitorizare si control trebuie sa permita conducerea economica de catre conducatorul de vehicul a tramvaiului.

#### **2.4. Punctajul pentru factorul de evaluare - Energie electrica recuperata (kWh/t\*km)**

Justificarea factorului de evaluare - Energie electrica recuperata specifica (factor de maxim – intereseaza valoarea cea mai mare),  $E_{rsp}$  (kWh/t\*km):

Energia electrica recuperata specifica,  $E_{rsp}$  (kWh/t\*km), este un indice de performanta definitoriu al tramvaiului.

Pentru a putea caracteriza un vehicul cu referire la energia electrica recuperata, se defineste, conform documentelor de referinta cuprinse in IEC-61133 "Railway applications. Rolling stock. Testing of rolling stock on completion of construction and before entry into service.", raportul care caracterizeaza energia electrica recuperata specifica vehiculului. Acesta se determina ca fiind raportul dintre energia electrica recuperata impartita la sarcina pusa in miscare de catre motor (vehicul) si la distanta parcursa (kWh/t\*Km).

Acest raport exprima concret energia electrica recuperata la producerea unei unitati de lucru mecanic (franare). Astfel dintre doua vehicule, acela care are o valoare a energiei electrice recuperate specifice mai mare, este superior celui alt printr-un randament superior.

#### **Rolul factorului la evaluare:**

Prin introducerea acestui factor, intereseaza valoarea energiei electrice recuperate specifice la sarcina medie (mai apropiat de conditiile reale de exploatare), valoare care, cu cat este mai mare, arata ca tramvaiul este unul performant, ce functioneaza cu un randament ridicat.

#### **Alocarea punctajului in functie de importanta factorului**

Factorului nr. 2.4. – energie electrica recuperata specifica, i se acorda ponderea de importanta 2% din totalul de 100 de puncte, rezultand punctajul factorului: 2 puncte.

#### **Modalitate de calcul:**

- pentru energia recuperata maxima  $E_{rmax}$  se acordă punctajul maxim alocat, respectiv 2 puncte;
- pentru alta valoare  $E_m$ , decât valoarea maxima, punctajul  $E_m$  se acordă astfel:

$P_n = (E_{rn}/E_{rmax}) \times 2$  puncte

unde:

$E_{rn}$  = energia recuperata pentru tramvaiul din oferta n;

$E_{rmax}$  = energia recuperata maxima (dintre ofertele prezentate).

Se vor prezenta buletine de incercari eliberate de laboratoare autorizate recunoscute in UE. Documentele se vor prezenta in original si traducere in limba romana.

Prin proiectarea si executia tramvaiului se vor realiza parametrii de functionare care sa conduca la o valoare a energiei recuperate cat mai mare astfel:

- Realizarea unei constructii usoare a structurii portante;
- Realizarea unei actionari care sa poata sa realizeze performantele dinamice si sa asigure recuperarea energiei la franare cu un consum minimal la tractiune;
- Sistemul de monitorizare si control trebuie sa permita conducerea economica de catre conducatorul de vehicul a tramvaiului.

**2.5. Punctajul acordat pentru factorul de evaluare - Nivel de zgomot măsurat în exterior în mers și în staționare (factor de minim)  $Z_{g_{ext}}$  (dB)**

**Justificarea factorului de evaluare - Nivel de zgomot măsurat în exterior în mers și în staționare (factor de minim)  $Z_{g_{ext}}$  (dB):**

În anumite condiții, vibrațiile diferitelor surse sunt percepute sub forma de zgomote (sunete suparatoare). Zgomotul global al unui vehicul este o combinație de mai multe zgomote (surse de vibrații). Cele mai importante surse de zgomot care apar în timpul deplasării vehiculului sunt generate de funcționarea părților mecanice (motor, acționare electrică, sistem de rulare, sistem de franare) și de conturul caroseriei în urma frecării cu aerul. Vibrațiile (generatoare de zgomot) au o influență dăunătoare asupra durabilității și performanțelor vehiculului, precum și o acțiune nocivă asupra sănătății omului și a mediului înconjurător, producând poluarea fonică.

Din aceste motive aprecierea vehiculelor se realizează și prin efectele lor asupra mediului înconjurător, deci și prin gradul de poluare fonică, mai ales în marile orașe.

Un motiv de interes este ca tramvaiul achiziționat să funcționeze cu un zgomot generat la exterior cât mai mic.

**Rolul factorului la evaluare:**

Acest factor determină valoarea nivelului, în decibeli (dB), a zgomotului înregistrat la exteriorul vehiculului în mers și în staționare. O valoare cât mai mică a nivelului de zgomot va genera un grad de poluare fonică redusă în trafic, contribuind la menținerea și îmbunătățirea calității vieții în oraș. În plus, un nivel de zgomot redus arată ca vehiculul funcționează cu un nivel scăzut al vibrațiilor, ceea ce conduce la o fiabilitate sporită a subansamblelor sale.

**Alocarea punctajului în funcție de importanța factorului**

Factorul nr. 2.5. – nivel de zgomot măsurat în exterior, i se acordă ponderea de importanță 2% din totalul de 100 de puncte, rezultând punctajul factorului: 2 punct.

**Modalitate de calcul:**

Pentru fiecare ofertă se va calcula  $Z_{g_{ext}}$  (dB), media aritmetică între valorile nivelului de zgomot măsurat în exterior în mers și în staționare:

$$Z_{g_{ext}} = ((Z_{g_{ext}})_{st} + (Z_{g_{ext}})_{ms}) / 2$$

- pentru valoarea nivel de zgomot măsurat în exterior  $(Z_{g_{ext}})_{min}$  cea mai mică se acordă punctajul maxim alocat respectiv 2 puncte.

- pentru alta valoare de nivel de zgomot în exterior  $(Z_{g_{ext}})_n$ , punctajul ofertei n se acordă astfel:

$$Pctj.n = ((Z_{g_{ext}})_{min} / (Z_{g_{ext}})_n) \times 2 \text{ punct}$$

unde:

$(Z_{g_{ext}})_{min}$  = valoarea nivelului de zgomot măsurat în exterior pentru cea mai mică dintre oferte;

$(Z_{g_{ext}})_n$  = valoarea nivelului de zgomot măsurat în exterior a ofertei n;

Determinarea se va face cu tramvaiul in stare goala la viteza de 40km/h cu sistemul de aer conditionat in functiune.

Se vor prezenta buletine de incercari eliberate de laboratoare autorizate recunoscute in UE. Documentele se vor prezenta in original si traducere in limba romana.

Prin caietul de sarcini cap.68.1. sunt stabilite LIMITELE MAXIME ALE ZGOMOTULUI EXTERIOR

Nivel de zgomot maxim admis:

- o În staționare, cu componentele individuale în funcțiune:
  - o fără unitatea de aer condiționat: 55 dBA;
  - o cu aerul condiționat în funcțiune: 58 dBA;
- parțial încărcat la 1.2m/3.5m: 55/58 dBA;
- o încărcat la maximum la 1.2m/3.5m: 60/63 dBA;
- o în mers până la 40km: ≤70 dBA;
- o în mers până la 60km/h: ≤80 dBA.

Depășirea acestor valori nu este acceptată prin prevederile caietului de sarcini și astfel oferta este declarată neconformă.

**2.6. Punctajul acordat pentru factorul de evaluare - Nivel de zgomot măsurat în interior în mers și în staționare (factor de minim)  $Z_{g_{int}}$  (dB)**

**Justificarea factorului de evaluare - Nivel de zgomot măsurat în interior în mers și în staționare (factor de minim)  $Z_{g_{int}}$  (dB):**

În anumite condiții vibrațiile diferitelor surse sunt percepute sub forma de zgomote (sunete separate). Zgomotul global al unui vehicul este o combinație de mai multe zgomote. Cele mai importante surse de zgomot care apar în timpul deplasării vehiculului sunt generate de funcționarea părților mecanice (motor, acționare electrică, sistem de rulare, sistem frână) și de conturul caroseriei în urma frecării cu aerul. Vibrațiile (generatoare de zgomot) au o influență dăunătoare asupra durabilității și performanțelor vehiculului, precum și o acțiune nocivă asupra sănătății omului și a mediului înconjurător, producând poluare fonică.

Din aceste motive aprecierea vehiculelor, fie ca reprezintă loc de muncă (pentru conducătorul de vehicul) fie mijloc de transport în comun (pentru pasageri), se face și prin efectele zgomotului asupra acestora (disconfortul creat de zgomot și „oboseala” resimțită la sfârșitul călătoriei). Zgomotul, ca senzație subiectivă, este perceperea oricărui sunet separat. Acesta produce în timp omului o serie de afecțiuni fiziologice și psihologice. Din aceste motive există interesul ca tramvaiul achiziționat să funcționeze cu un nivel de zgomot generat în interior cât mai mic.

**Rolul factorului la evaluare:**

Acest factor determină valoarea nivelului, în decibeli (dB), a zgomotului înregistrat la interiorul vehiculului, în mers și în staționare. O valoare cât mai mică a nivelului de zgomot va genera un grad de confort ridicat pentru pasageri și condiții corespunzătoare de muncă pentru conducătorul de vehicul.

În plus, un nivel de zgomot redus, arată ca vehiculul funcționează cu un nivel scăzut al vibrațiilor și, de asemenea, ca prin soluțiile tehnice adoptate, compartimentul pasagerilor este bine protejat antifonic.

**Alocarea punctajului în funcție de importanța factorului**

Factorului nr. 2.6. - nivel de zgomot măsurat în interior, i se acordă ponderea de importanță 2% din totalul de 100 de puncte, rezultând punctajul factorului: 2 puncte.

**Modalitate de calcul:**

Pentru fiecare ofertă se va calcula  $Z_{g_{int}}$  (dB), media aritmetică între valorile nivelului de zgomot măsurat în interior în mers și în staționare:

$$Z_{g_{int}} = ((Z_{g_{int}})_{st} + (Z_{g_{int}})_{ms}) / 2$$

- pentru valoarea nivel de zgomot măsurat în interior  $(Z_{g_{int}})_{min}$  cea mai mică se acordă punctajul maxim alocat respectiv 2 puncte.

- pentru alta valoare de nivel de zgomot măsurat în interior  $(Z_{g_{int}})_n$ , punctajul ofertei n se acordă astfel:

$$Pctj.n = ((Z_{g_{int}})_{min} / (Z_{g_{int}})_n) \times 2 \text{ punct}$$



unde:

$(Z_{gint})_{min}$  = valoarea nivelului de zgomot masurat in interior pentru cea mai mica dintre oferte;

$(Z_{gint})_n$  = valoarea nivelului de zgomot masurat in interior a ofertei n;

Determinarea se va face cu tramvaiul in stare goala la viteza de 40km/h cu sistemul de aer conditionat in functiune.

Se vor prezenta buletine de incercari eliberate de laboratoare autorizate recunoscute in UE. Documentele se vor prezenta in original si traducere in limba romana.

Prin caietul de sarcini cap. 68.2 limitele maxime pentru nivelul de zgomot in salonul de calatori:

- in stationare cu echipamentele/componentele specifice in functiune:  $\leq 66$  dBA;
- la viteza de 60km/h, tramvai cu usile inchise:  $\leq 74$  dBA.

Depasirea acestor valori nu este acceptata prin prevederile caietului de sarcini si astfel oferta este declarata neconforma.

## CONFORT CĂLĂTORI

2.7. Punctajul acordat pentru factorul de evaluare - Confort termic al pasagerilor eficienta sistemului de incalzire pe timp de iarna (factor de maxim)  $P_{incl.}(kW)$

Justificarea factorului de evaluare - Confort termic salon pasageri si post conducere: eficienta sistemului de incalzire pe timp de iarna (factor de maxim)  $P_{incl.}(kW)$ :

Avand in vedere conditiile climatice din tara noastra, cu temperaturi extreme, asigurarea confortului termic pe timpul sezonului rece reprezinta o prioritate. Pentru RATB imbunatatirea serviciului de transport public prestat reprezinta un obiectiv prioritar si o preocupare permanenta. Asigurarea clientilor nostrii a unui microclimat corespunzator din punct de vedere al temperaturii in salon, pe timpul sezonului rece, exprima in primul rand respectul fata de publicul calator. Beneficiile acestor servicii de calitate aduc avantaje importante cum ar fi:

- avantaje directe - cresterea numarului de calatori transportati, reducerea numărului autoturismelor și reducerea emisiilor de echivalent CO<sub>2</sub>, cresterea calitatii aerului, etc.

- avantaje indirecte - asigurandu-le confortul termic necesar clientii nostrii vor prefera, pe timpul sezonului rece, sa foloseasca transportul in comun in detrimentul autoturismului personal, fapt ce reduce semnificativ si aglomerarea traficului. Se permite, mai ales pe timp de iarna, utilajelor de dezapezire sa intervina si sa evite congestioni sau blocaje ale traficului.

**Rolul factorului la evaluare:**

Prin introducerea acestui factor, intereseaza tramvaiul ce asigura un grad de confort termic superior. Puterea maxima instalata a echipamentelor de incalzire, in salonul tramvaiului trebuie sa fie corespunzator dimensionata pentru a face fata si atunci cand temperaturile exterioare sunt foarte scazute.

**Alocarea punctajului in functie de importanta factorului**

Factorului nr. 2.7. - confort termic - eficienta termica pe timp de iarna, i se acorda ponderea de importanta 3% din totalul de 100 de puncte, rezultand punctajul factorului: 3 puncte.

**Modalitate de calcul:**

- pentru puterea maxima instalata a echipamentelor de incalzire in salonul tramvaiului (inclusiv cabina conducatorului de vehicul), se acorda punctaj maxim alocat, respectiv 3 puncte;

- pentru alta putere instalata a echipamentelor de incalzire in salonul tramvaiului (Inclusiv cabina conducatorului de vehicul), punctajul ofertei n se acorda astfel:

$$Pctj.n = (P_{incln} / P_{inclmax}) \times 3 \text{ puncte}$$

unde:

$P_{inclmax}$  = valoarea cea mai mare a puterii instalata de incalzire a salonului tramvaiului (inclusiv cabina conducatorului de vehicul) din ofertele prezentate;

$P_{incln}$  = valoarea puterii instalate de incalzire a salonului tramvaiului (inclusiv cabina conducatorului de vehicul) din oferta n.

Pentru calculul acestui factor de evaluare, puterea instalata destinata pentru incalzire realizata de sistemul de aer conditionat nu va fi luata in considerare. Valorile puterii sistemului de incalzire se vor furniza in kW. Ofertantul va prezenta in acest sens fisa tehnica a echipamentului de incalzire pentru tramvaiul oferat.

*Prin prevederile caietului de sarcini cap. 33 INSTALAȚIA DE ÎNCĂLZIRE ȘI VENTILATIE SALON " Pentru realizarea unui microclimat interior în salonul de călători pentru timpul rece se va utiliza un sistem de încălzire care va realiza o temperatura internă de minim 10 °C în timp de maxim 30 de minute la o temperatura a mediului ambiant de - 20 °C. Sistemul de încălzire pe timp de iarnă va fi automatizat cu termostat, reglat la 16°C (reglabil)."*

*Puterea minima instalata a echipamentelor de incalzire trebuie sa asigure realizarea conditiilor de mai sus. In caz contrar oferta este neconforma.*

**2.8. Punctajul acordat pentru factorul de evaluare - Confort termic salon pasageri si cabina de conducere: eficienta sistemului de climatizare cu aer conditionat (factor de maxim)  $P_{AC}$  (kW)**

**Justificarea factorului de evaluare - Confort termic salon pasageri si post conducere: eficienta sistemului de climatizare cu aer conditionat (factor de maxim)  $P_{AC}$  (kW):**

Avand in vedere conditiile climatice din tara noastra, cu temperaturi extreme, asigurarea confortului termic si in timpul sezonului calduros reprezinta, deasemenea, o prioritate.

Aglomerarea urbana, traficul rutier, gradul de poluare si temperaturile inregistrate in ultimi ani, din ce in ce mai mari pe timpul verii, determina inrautatarea conditiilor de transport ale pasagerilor. Blocajele din trafic, in care tramvaiul este obligat sa ramana pe loc, determina pasagerii sa suporte lipsa ventilatiei naturale (asigurata in timpul mersului, prin curentul de aer format).

Pentru autoritatea contractanta imbunatatirea serviciului de transport public prestat reprezinta un obiectiv prioritar si o preocupare permanenta, se impunea dotarea noilor tramvale cu instalatie de aer conditionat. Asigurarea pentru clientii nostrii a unui microclimat corespunzator din punct de vedere al temperaturii in salon, in anotimpul calduros, exprima in primul rand respectul fata de publicul calator. Beneficiile acestor servicii de calitate aduc avantaje importante cum ar fi:

- avantaje directe - cresterea numarului de calatori transportati, reducerea numărului autoturismelor și reducerea emisiilor de echivalent  $CO_2$ , cresterea calitatii aerului, etc.
- avantaje indirecte - asigurandu-le confortul termic necesar, clientii nostrii vor prefera, pe timpul sezonului calduros, sa foloseasca transportul in comun in detrimentul autoturismului personal, fapt ce reduce semnificativ si aglomerarea traficului, se evita congestioni si blocaje in trafic.

**Rolul factorului la evaluare:**

Prin introducerea acestui factor, intereseaza tramvaiul ce asigura un grad de confort termic corespunzator pe timpul verii. Puterea maxima instalata a sistemului de climatizare cu aer conditionat, in salonul tramvaiului trebuie sa fie corespunzator dimensionata pentru a face fata si atunci cand temperaturile exterioare sunt foarte ridicate.

**Alocarea punctajului in functie de importanta factorului**

Factorului nr. 2.8. – confort termic – eficienta sistemului de climatizare cu aer conditionat, i se acorda ponderea de importanta 3% din totalul de 100 de puncte, rezultand punctajul factorului: 3 puncte.

**Modalitate de calcul:**

- pentru valoarea puterii maxime de racire, se acorda punctaj maxim alocat, respectiv 3 puncte;
- pentru alta valoare a puterii de racire, punctajul ofertei n se acorda astfel:

$$Pctj.n = (P_{ACn} / P_{ACmax}) \times 3 \text{ puncte}$$

unde:

$P_{ACmax}$  = valoarea cea mai mare a puterii de racire dintre ofertele prezentate;

$P_{ACn}$  = valoarea puterii de racire din oferta n.

Valorile puterii de racire a sistemului de aer conditionat se vor furniza in kW. Ofertantul va prezenta in acest sens fisa tehnica a echipamentului de aer conditionat pentru tramvaiul oferat.

Conform prevederilor caietului de sarcini cap. 39 "Instalația de aer condiționat va asigura o temperatură optimă de confort termic, în conformitate cu reglementările de specialitate – SR EN 14750-1 privind asigurarea condițiilor de confort din interiorul vehiculelor de transport public iar probele se fac conform SR EN 14750-2." Puterea minimă instalată a instalației de aer condiționat trebuie să asigure realizarea condițiilor de mai sus. În caz contrar oferta este neconformă

**2.9. Punctajul acordat pentru factorul de evaluare - Capacitatea de transport (nr. total de calatori) (factor de maxim) calculat pentru 6,5 calatori /m<sup>2</sup>, (factor de maxim)**

**Justificarea factorului de evaluare - Capacitatea de transport - numărul total de calatori, calculat pentru 6,5 calatori /m<sup>2</sup>, (factor de maxim) se acorda astfel:**

Sarcina utilă a vehiculului este tradusă, în cazul tramvaielor, în capacitatea de transport – număr total de calatori transportați (pe locuri și în picioare). Aceasta reprezintă un indicator important de performanță prin care un tramvai, destinat transportului urban de persoane, este apreciat. Prin numărul de vehicule și prin capacitatea lor de transport trebuie satisfăcută nevoia de transport în comun de suprafață. Autoritatea Contractantă trebuie să vină în întâmpinarea satisfacerii cererii de transport în capitală, cerere care este din ce în ce mai mare. Traficul din capitală fiind din ce în ce mai aglomerat mulți locuitori au început să prefere transportul în comun celui cu autoturismul propriu, datorită ritmicității și vitezei medii de transport mai mare, dar și a lipsei spațiilor de parcare din zonele aglomerate.

**Rolul factorului la evaluare:**

Prin acest factor se urmărește evaluarea și aprecierea următoarelor caracteristici: capacitatea de transport persoane (număr total de calatori transportați), valoare care interesează să fie mare.

**Alocarea punctajului în funcție de importanța factorului**

Factorului nr. 2.9. – capacitatea de transport (nr. total de calatori), i se acorda ponderea de importanță 8% din totalul de 100 de puncte, rezultând punctajul factorului: 8 puncte.

**Modalitate de calcul:**

- pentru capacitatea de transport maximă  $C_{max}$  se acorda punctajul maxim alocat, respectiv 8 puncte;
- pentru altă capacitate  $C_n$ , decât capacitatea maximă, punctajul  $P_n$  se acorda astfel:

**$P_n = (C_n/C_{max}) \times 8$  puncte**

$C_{max}$  = Capacitatea de transport maximă dintre tramvaiele oferite ;

$C_n$  = Capacitatea de transport pentru tramvaiul n.

Capacitatea de transport pentru calatori în picioare se calculează pentru 6,5 calatori/m<sup>2</sup>

Nota: În suprafața pentru locurile în picioare nu intra:

- suprafețele de podea proiectate pentru locurile pe scaun, inclusiv spățelele și brațele scaunelor ca și suprafețele pentru picioarele pasagerilor aflați pe scaune.
- suprafețele destinate pentru postul de conducere
- suprafețele de acces la urcare și coborare (zonele unde trebuie să se stăioneze numai în momentul urcării și coborării).
- suprafețele neadecvate pentru stat în picioare din cauza spațiului redus de sprijin
- suprafețele în care înălțimea tavanului este mai mică de 1950 mm.

La oferta se va atașa obligatoriu fișa tehnică de calcul pentru numărul total de calatori, calculat pentru 6,5 calatori/m<sup>2</sup>. Fișa de calcul va fi înregistrată, semnată și stampilată de persoana juridică și documentul va face parte din oferta pe baza căreia se va acorda punctajul de evaluare.

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 oferită, mai mică decât cea solicitată prin caietul de sarcini oferta devine neconformă.

**2.10. Punctajul acordat pentru factorul de evaluare - Capabilitate de livrare în primul an după obținerea omologării capului de serie (numărul de tramvaie livrate în primul an după obținerea omologării capului de serie, cu condiția să fie mai mare decât numărul minim solicitat), (factor de maxim)**

9

Justificarea factorului de evaluare - Capabilitate de livrare in primul an dupa obtinerea omologarii capului de serie (numarul de tramvaie livrate in primul an dupa obtinerea omologarii capului de serie, cu conditia sa fie mai mare decat numarul minim solicitat), (factor de maxim)

Prin introducerea acestui factor de evaluare se urmareste aprecierea capabilitatii de productie si livrare a unui numar cat mai mare de unitati de productie inca din primul an contractual.

Achizitia celor 100 de tramvaie din gama de 36 m va contribui la reducerea emisiilor de echivalent CO<sub>2</sub> generate de transportul rutier motorizat la nivelul Municipiului Bucuresti (reducerea poluării prin scăderea numărului de autoturisme private, a reducerii timpului de călătorie și congestiilor), prin atingerea obiectivelor Directivei 2008/50/EC privind protecția mediului, respectiv asigurarea calității aerului, obiectiv prioritar al Planului Integrat de Calitatea Aerului 2018 – 2020 (PICA) elaborat de către Primăria Municipiului București. Acest obiectiv presupune reducerea în cel mai scurt timp a nivelului de poluanți din aer și protecția sănătății locuitorilor Municipiului București. PICA cuprinde măsuri eficiente și cuantificabile prin acțiuni concrete, asumate de factorii responsabili, cu termene scurte și medii de realizare, astfel încât să fie înlăturate cauzele care au dus la declanșarea, în anul 2009, a procedurii de infringement pentru România pe această temă.

Conform datelor prezentate în Strategia de contractare, autoritatea contractanta dispune de un parc de 475 de tramvaie. Flota se află într-o stare tehnică deosebit de gravă datorită vechimii și lipsei pieselor de schimb.

În această situație față de un necesar de 475 tramvaie, în prezent sunt disponibile pentru circulație un număr de aproximativ de 280 de tramvaie reprezentând un procent de aproximativ de 59%.

Costurile de întreținere și reparație sunt foarte mari, tramvaiele aflate în parcul circulant nu dispun de condițiile necesare pentru asigurarea accesibilității având podea înaltă și nu dispun de condițiile minime de confort a călătoriei.

Datorită dificultăților menționate mai sus nu se poate asigura parcul zilnic, fapt care provoacă creșterea gradului de încărcare a tramvaielor aflate în circulație, creșterea intervalului de succedare și afectarea regularității circulației.

Datorită stării tehnice și a uzurii avansate a tramvaielor aflate în circulație, numărul evenimentelor de circulație (tamponări, deraleri, scurt circuite electrice, etc.) este în creștere și pe cale de consecință este afectată siguranța circulației. Aceste argumente au dus la fundamentarea cererii de achiziție de tramvaie noi cu podea total coborâtă, cu sisteme moderne pentru confortul călătorilor, informarea acestora, monitorizarea și dirijarea circulației tramvaielor.

În prezent numărul mare de defecțiuni constatate la reviziile din depou duce la imposibilitatea asigurării în totalitate a numărului de tramvaie necesar pentru realizarea graficului de circulație zilnic.

Livrarea tramvaielor în avans, respectiv posibilitatea de a livra un număr cat mai mare de tramvaie în primul an după obținerea omologării capului de serie – respectiv anul 2 de contract va crea atât avantaje economico-financiare pentru Municipality prin asigurarea parcului zilnic, reducerea costurilor de întreținere și reparații, reducerea costurilor de manoperă, cât și avantaje sociale prin satisfacerea cererii de transport și a condițiilor de călătorie, ceea ce conduce la eficientizarea chefului public din surse bugetare.

De asemenea, prin această posibilitate de a achiziționa un număr cat mai mare de tramvaie noi va duce la scăderea numărului de defecțiuni tehnice care afectează siguranța circulației.

Un argument deosebit de important este creșterea atractivității sistemului de transport public prin asigurarea de condiții civilizate de călătorie, asigurarea regularității circulației și reducerea numărului de evenimente datorate stării tehnice actuale a tramvaielor.

În prezent, calitatea aerului în Municipiul București este afectată grav de emisii poluate datorate autovehiculelor din circulația generală, inclusiv a autobuzelor.

Dezvoltarea transportului electric este o componentă deosebit de importantă în reducerea emisiilor poluante și autoritatea contractanta întreprinde măsuri sustinute privind achizițiile în cel mai scurt timp de

tramvaie, troleibuze, autobuze electrice si autobuze hibrid, fapt care va duce la scaderea emisiilor poluante din Municipiul Bucuresti.

Aceste masuri trebuie sa aiba efect in cel mai scurt timp intrucat Municipiul Bucuresti a fost notificat de Ministerul Mediului privind depasirea valorilor limita de PM 10.

#### **Alocarea punctajului in functie de importanta factorului**

Factorul nr. 2.10. – Capabilitatea ofertantului de a livra in primul an de contract un numar mai mare de vehicule fata de numarul solicitat prin graficul de livrare i se acorda ponderea de importanta 8% din totalul de 100 de puncte, rezultand punctajul factorului: 8 puncte.

#### **Modalitate de calcul:**

- pentru capabilitatea cea mai mare a ofertantului de livrare in primul an dupa obtinerea omologarii capului de serie, exprimata in numar de tramvaie disponibile pentru livrare in primul an dupa obtinerea omologarii capului de serie. Cap.liv.max. se acorda punctajul maxim alocat, respectiv 8 puncte;

- pentru alta capacitate Cap.liv.n, decat capabilitatea maxima de livrare ofertata, punctajul Pn se acorda astfel:

$$Pn = (Cap.liv.n / Cap.liv.max.) \times 8 \text{ puncte}$$

Cap.liv.max. = capabilitatea cea mai mare a ofertantului de livrare in primul an dupa obtinerea omologarii capului de serie, exprimata in numar de tramvaie disponibile pentru livrare in primul an dupa obtinerea omologarii capului de serie

Cap.liv.n = Capabilitatea de livrare tramvaie in primul an dupa obtinerea omologarii capului de serie a ofertantului n.

Se va puncta pe baza angajamentului ferm prezentat de ofertant la oferta.

*Pentru livrari se va lua in considerare graficul estimat anexat la documentatia de atribuire. Acesta este anexa a proiectului de contract si constituie cerinta minima pentru ofertare. Neasumarea prin oferta a acestui grafic de livrare, ce reprezinta cerinta minima, face ca oferta sa devina neconforma. Autoritatea contractanta a stabilit ca in primul an dupa obtinerea omologarii capului de serie ofertantul sa poata livra un numar mai mare de tramvaie decat cel prevazut in documentatia de atribuire. Graficul ofertat cu un numar mai mare de tramvaie decat cel prevazut in documentatia de atribuire, pentru ofertantul declarat castigator, devine graficul de livrare anexa a contractului si nerespectarea lui atrage aplicarea de penalitati conform prevederilor contractuale.*

#### **FIABILITATEA**

**2.11. Punctajul acordat pentru factorul de evaluare - Coeficientul de disponibilitate peste 95% (factor de maxim)**

**Justificarea factorului de evaluare - Coeficientul de disponibilitate peste 95% (factor de maxim):**

Conform prevederilor actuale ale legislatiei prin contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de calatori incheiat intre autoritatea contractanta si operatorul regional s-a stabilit programul de circulatie anual si graficul de circulatie pe linii pentru toate modulele de transport public de suprafata (autobuze, troleibuze si tramvaie).

Prin acest grafic de circulatie a fost prevazut un rulaj mediu de exploatare de 60.000 km/tramvai/an.

In cadrul acestui factor de evaluare este prevazuta functionarea tramvaielor conform graficului de circulatie si realizarea programului de revizii planificate bazate pe monitorizarea kilometrajului prin sistemul ERP-SAP efectuat astfel:

RT 1- la aproximativ 5.000 km

RT 2- la aproximativ 20.000 km

RT 3- la aproximativ 60.000 km

Aceste revizii planificate obligatorii se aplica in cadrul unui program anual, respectiv din numarul total de 365 de zile, raman 347 de zile disponibile pentru functionare efectiva cu calatori. Astfel, sistemul de exploatare

care este monitorizat si controlat prin sistemul ERP-SAP realizeaza pentru fiecare tramvai livrat o norma de functionare in circulatia cu calatori de 347 de zile/tramvai/an.

Disponibilitatea fiecarui tramvai trebuie sa fie de 347 de zile pe an, diferenta de 18 zile de imobilizare pe an este pentru realizarea mentenantei planificate.

Termenele de gratie de 24 de ore, respectiv 48 de ore pentru remedierea defectelor in termenul de garantie (TG) sunt incluse in perioada de imobilizare din vina furnizorului si scade coeficientul de disponibilitate al tramvaiului, fapt penalizat prin clauzele contractuale

Acest factor de evaluare garanteaza achizitionarea unui produs fiabil care asigura graficul de circulatie zilnic si mentinerea costurilor necesare pentru inlocuiri de piese si reparatii in limite cat mai scazute.

Obtinerea unui coeficient de disponibilitate mai mare decat minimul admis prin contract creaza avantaje economice pentru autoritatea contractanta prin reducerea costurilor de exploatare si utilizarea unui tramvai modern si fiabil.

Un indicator important il reprezinta coeficientul de disponibilitate al parcului de vehicule. Acesta este un indicator complex ce exprima calitatea produsului in ansamblul lui. In cazul vehiculelor exprima fiabilitatea. Prin disponibilitate se exprima procentual cat anume din parcul inventar activ este apt de a lesi la traseu (numarul de tramvaie disponibile sa circule zilnic dintr-un anumit lot, se considera indisponibile tramvaiele aflate in operatiuni de: remediere defecte curente din alte cauze decat accidentele rutiere si acte de vandalism). Un lot de tramvaie al carui coeficient de disponibilitate este mare (95%) conduce la o rentabilitate ridicata, la o amortizare mai rapida a investitiei, la un coeficient de utilizare al parcului (CUP) ridicat, la timp si costuri de imobilizare pentru reparatii reduse.

#### **Rolul factorului la evaluare:**

Prin acest factor se urmareste evaluarea si aprecierea urmatorului indicator:

- coeficientul de disponibilitate (D) exprimat in procente (%) definit astfel: numarul de tramvaie disponibile sa circule zilnic, tinandu-se cont de tramvaiele imobilizate intr-o zi din motive - defecte tehnice altele decat accidentele rutiere si actelor de vandalism. Acest coeficient se doreste sa fie cat mai mare.

#### **Alocarea punctajului in functie de importanta factorului**

Factorului nr. 2.11. - coeficientul de disponibilitate, i se acorda ponderea de importanta 3% din totalul de 100 de puncte, rezultand punctajul factorului: 3 puncte.

#### **Modalitate de calcul:**

Se va puncta pe baza angajamentului ferm prezentat de ofertant la oferta.

Toti ofertantii vor adauga la oferta o declaratie pe proprie raspundere prin care isi asuma respectarea gradului minim de disponibilitate si includerea acestuia ca si clauza contractuala pentru ofertantul declarat castigator.

Coeficient de disponibilitate (D) exprimat in procente (%) definit astfel: numarul de tramvaie disponibile sa circule zilnic pentru lotul de tramvaie livrate, tinandu-se cont de tramvaiele imobilizate intr-o zi din cauza defectelor tehnice.

$D (\%) = (\text{Nr. tramvaie cu podea coborata disponibile zilnic} / \text{Numar total tramvaie cu podea coborata din parc}) \times 100 (\%)$

Punctajul pentru factorul de evaluare Coeficient de disponibilitate D (%), (factor de maxim) se acorda astfel:

- pentru valoarea D (%), cea mai mare se acorda punctajul maxim alocat, respectiv 3 puncte;
- pentru alte valori ale acestui coeficient, punctajul ofertei n se acorda astfel:

$$\text{Pctj.n} = ((D_n) / (D_{\text{max}})) \times 3 \text{ puncte}$$

unde:

$D_{\text{max}}$  = valoarea cea mai mare a coeficientului de disponibilitate dintre oferte;

$D_n$  = valoare coeficientului de disponibilitate al ofertantului n;

*Prin Caietul de Sarcini - Capitolul 73.5 - Indicatori De Fiabilitate, Durata De Functionare Garantata Fara Reparatie Generala: "Nerealizarea indicatorilor de disponibilitate a lotului de minim 95 % va duce la aplicarea*

unei penalizari proportionala cu nerealizarea inregistrata care va fi oprita din garanția de buna executie". Acesta este conditie contractuală și constituie cerința minimă pentru ofertare. Neasumarea prin oferta a acestei disponibilități, ce reprezintă cerința minimă, face ca oferta să devină neconformă. Autoritatea contractantă a stabilit ca ofertantul să poată să asigure o disponibilitate superioară a tramvaielei livrate. Această disponibilitate mai mare decât cea prevăzută în documentația de atribuire, pentru ofertantul declarat câștigător, devine obligație contractuală și nerespectarea acesteia atrage aplicarea de penalități conform prevederilor contractuale.

**Evaluarea ofertelor se realizează prin acordarea, pentru fiecare ofertă în parte, a unui punctaj rezultat ca urmare a aplicării algoritmului de calcul stabilit.**

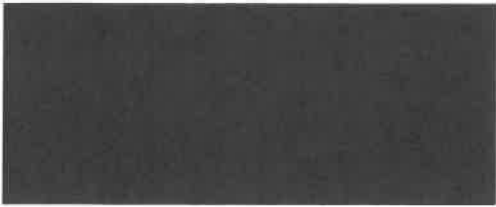
**Clasamentul ofertelor se stabilește prin ordonarea descrescătoare a punctajelor.**

**Oferta declarată câștigătoare este oferta clasată pe primul loc care, după aplicarea criteriului de atribuire, a obținut punctajul cel mai mare.**

**În cazul în care două sau mai multe oferte se clasează pe primul loc, cu punctaje egale, departajarea se va face având în vedere punctajul obținut la factorii de evaluare în ordine descrescătoare a ponderilor acestora.**

**În situația în care egalitatea se menține, autoritatea contractantă are dreptul să solicite noi propuneri financiare, iar oferta desemnată câștigătoare va fi cea cu propunerea financiară cea mai scăzută.**

**Noua propunere financiară nu va influența în nici un caz propunerea tehnică, această rămânând neschimbată.**

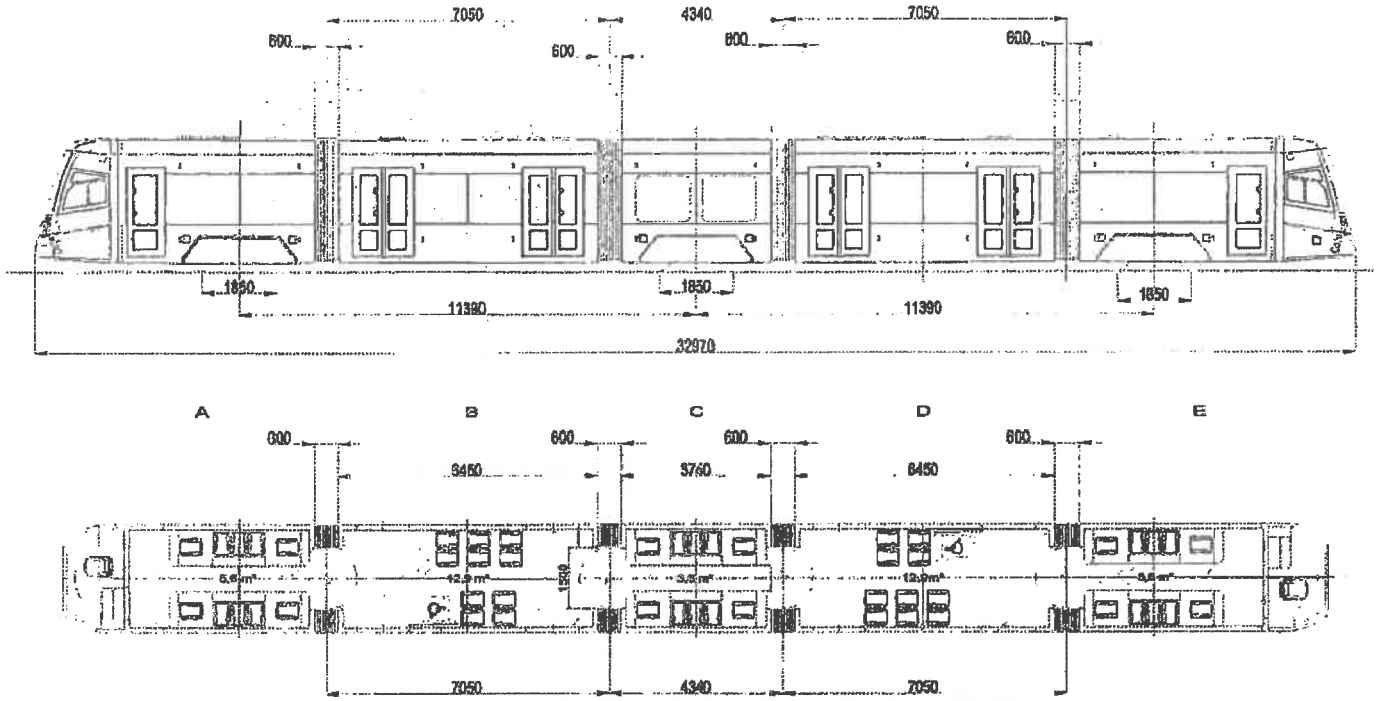


# Anexa 9





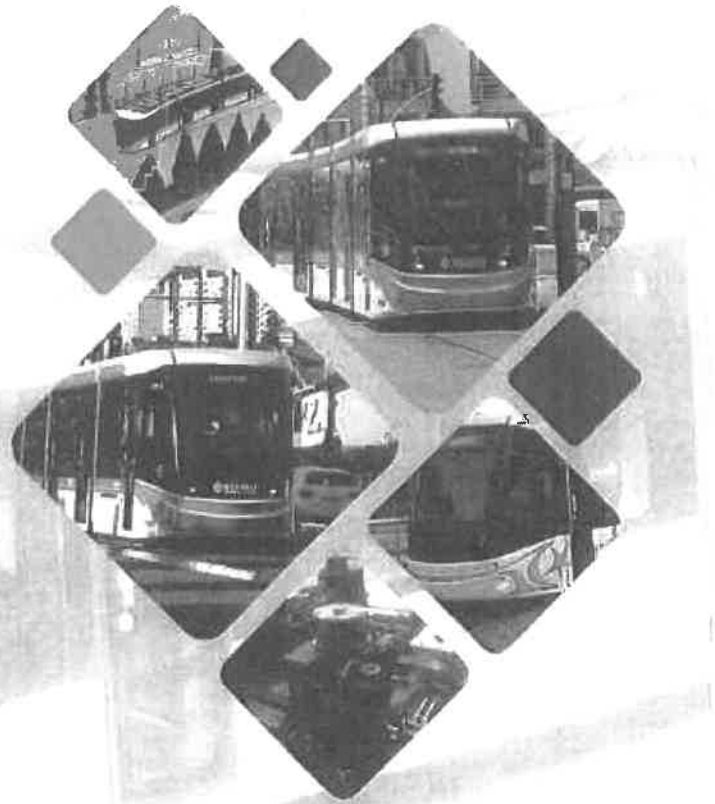
## LOW FLOOR TRAM



### %100 Alçak tabanlı / %100 Low Floor

### 350 mm giriş / 350 mm entrance

Uzunluk Length	33
Genişlik Width	2,65
Maksimum eğim Max. Slope	%7
Traksiyon motor Traction motor	8x68 kw
Katener Voltaj Catenary's Voltage	750 V DC
AWO araç ağırlığı AWO weight	42.600 kg
Ayakta yolcu Stand Passenger	302 kişi (8 kişi./m <sup>2</sup> ) 302 qty (8 per./m <sup>2</sup> )
Oturana yolcu Seated Passenger	60 kişi + (2 engelli yolcu bölümlü) 60 qty + (2 handicapped pass.)



350 mm giriş yüksekliğine sahip, 33 m uzunluğunda, her bir motorlu bogide 136 kW lık 2 adet motor bulunan, AW3 yükünde 362 yolcu kapasitesine sahip aracımız, Kocaeli ve Samsun İllerinde aralıksız çalışmaya devam ediyor. 30 yıllık ömür testlerini tamamlayarak üretilen Panorama, ayılı sistemler arge tarafından tasarlanan 4. Projedir. 2016 yılında teslimi gerçekleştirilmeye başlanmış ve testleri sonrası yolcularıyla buluşturulmuştur.

With an entrance height of 350 mm, length of 33 m, motor bogies consisting of 2 engines of 136 kW each and a passenger capacity of 362 with AW3 load, our vehicles are operating continuously in the cities Kocaeli and Samsun. Manufactured in accordance with a 30 year life test, Panorama is the 4th project to be completed by the R&D department of ayılı rail systems. Deliveries began in 2016 and after the test drives, the passengers were introduced to our trams.