



# CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

**C. N. S. C.**

Str. Stavropoleos nr.6, Sectorul 3, București, România, CP 030084, CIF 20329980  
Tel. +4 021 3104641 Fax. +4 021 3104642 Fax. +4 021 8900745 [www.cnsc.ro](http://www.cnsc.ro)

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

## **DECIZIE**

**Nr. 1459/C5/1414/1428/1429**

**Data: 20.08.2020**

Prin contestația neînregistrată și nedată la emitentă, transmisă prin mijloace electronice (e-mail), la data de 16.07.2020 și ulterior, prin poștă, în original, înregistrată la Consiliu sub nr. 28706/17.07.2020, respectiv sub nr. 30310/29.07.2020, ce formează obiectul **dosarului nr. 1414/2020**, [REDACTED]

reprezentată legal de [REDACTED], în calitate de [REDACTED] având adresa de corespondență la reprezentantul convențional [REDACTED], din municipiul [REDACTED]

[REDACTED], a contestat documentația de atribuire elaborată în cadrul procedurii de atribuire prin „licitație deschisă”, într-o singură etapă, online, fără etapă finală de licitație electronică, a contractului de achiziție publică de furnizare având ca obiect „Achiziția de 49 tramvaie cu lungimea de cca. 18m destinate transportului public de călători”, având cod CPV: 34622100-4 (Rev. 2), inițiată de MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE, DEZVOLTĂRII ȘI ADMINISTRAȚIEI, în calitate de autoritate contractantă, cu sediul în municipiul București, str. Libertății nr. 16, sectorul 5 și a solicitat „obligarea autorității contractante la modificarea prevederilor documentației de atribuire”.

În cadrul aceleiași proceduri de atribuire s-a depus contestația neînregistrată și nedată la emitentă, transmisă prin mijloace electronice (e-mail) și ulterior, prin poștă, în original, înregistrată la Consiliu sub nr. 28878/20.7.2020, respectiv sub nr. 29424/22.07.2020, ce formează obiectul **dosarului nr. 1428/2020**, prin care [REDACTED]



contractului de achiziții, prevederile Legii nr. 98/2016 impun o serie de obligații în sarcina acestora.

~~\_\_\_\_\_~~ a invocat art. 172 alin. (2), (3) și (5) din Legea nr. 98/2016.

Contractul ce se dorește a fi atribuit are ca obiect achiziția unui număr de 49 de tramvaie, cu o valoare estimată totală de 392 milioane lei și are un grad de complexitate deosebit de ridicat.

Caietul de sarcini cuprinde un număr de 105 pagini și conține o multitudine de specificații tehnice (privind tensiunile electrice normale și limitele admise, cerințe de mediu, mecanice, de fiabilitate, securitate, confort, protecție ambientală, privind materialele și dimensiunile generale constructive, cerințe funcționale, de fiabilitate, operaționale, privind protecția anticorozivă, dar și alte specificații privind agregatele, subansamblele și componentele tramvaielor) și de cerințe de conformare cu standardele și reglementările naționale și internaționale aplicabile (potrivit secțiunii Bibliografie a caietului de sarcini).

Rezultă că un criteriu privind capacitatea precum cel din fișa de date a achiziției, care nu conține elemente specifice unor cerințe minime privind capacitatea tehnică și profesională (un anumit prag valoric sau cantitativ minim la nivelul unuia sau mai multor contracte), nu poate fi considerat ca fiind adecvat pentru ca achizitorul să se asigure că un ofertant are competențele tehnice și profesionale pentru a executa un contract de asemenea anvergură și, nici proporțional, prin raportare la obiectul acestuia.

Nivelul adecvat și proporțional al unui criteriu privind capacitatea nu poate fi analizat numai în sensul în care autoritățile contractante impun cerințe mult superioare prin raportare la complexitatea obiectului unui contract de achiziție publică. Caracterul adecvat și proporțional trebuie să fie verificat și atunci când criteriul se prezintă ca fiind o cerință inferioară, disproporționată în sens negativ față de obiectul contractului, care mărește considerabil riscul neîndeplinirii acestuia.

Regulile stabilite în cuprinsul art. 172 din Legea nr. 98/2016 nu fac distincție între situațiile considerate anterior. Caracterul necesar, adecvat și proporțional se raportează la obiectul contractului atât în sens pozitiv (când cerințele nu trebuie să depășească un anumit nivel maxim), cât și în sens negativ (când, prin raportare la complexitatea contractului, cerințele trebuie să respecte un anumit nivel minim).

Totodată, introducerea unui asemenea criteriu este și o expresie a ~~neglijenței Achizitorului, având în vedere că proiectul este cofinanțat din fonduri europene nerambursabile prin Programul Operațional Regional 2014 - 2020, pentru care există încheiat un contract de finanțare.~~

În susținerea argumentului privind nelegalitatea criteriului de capacitate introdus de Achizitor, ~~\_\_\_\_\_~~ a învederat că, atunci când este solicitată demonstrarea cerințelor privind capacitatea tehnică și profesională, legea prevede expres (art. 179 din Legea nr. 98/2016) că, în cazul livrărilor de produse efectuate, operatorul economic va prezenta: „lista principalelor livrări de produse efectuate sau a principalelor servicii prestate în cursul unei perioade care acoperă cel

mult ultimii 3 ani, cu indicarea valorilor, datelor și a beneficiarilor publici sau privați”.

Ori, cerința din fișa de date impune doar prezentarea de către ofertanți a unei dovezi că, în ultimii 3 ani calculați retroactiv de la data limită de depunere a ofertelor, au livrat produse similare la nivelul a cel puțin unui contract, nefiind respectată dispoziția legală amintită.

De asemenea, [REDACTED] a invocat art. 3 alin. (1) și (2) din Instrucțiunile președintelui ANAP nr. 2/2017.

În cazul de față, un astfel de plafon valoric sau cantitativ lipsește cu desăvârșire.

În considerarea celor expuse, [REDACTED] a solicitat obligarea Achizitorului la modificarea fișei de date a achiziției, astfel:

- la punctul III.1.3.a) „Capacitatea tehnică și/sau profesională” să fie adăugat un plafon valoric sau cantitativ, cu respectarea art. 3 alin. (3) și (4) din Instrucțiunile președintelui ANAP nr. 2/2017.

[REDACTED] a formulat critici cu privire la cerința tehnică minimală privind omologarea în Uniunea Europeană pentru transportul urban de călători.

În principal, aceasta reprezintă o etichetă impusă de Achizitor, ce nu poate fi dovedită decât în termenul limită stabilit pentru depunerea ofertelor.

În primul rând, termenele de livrare impuse prin caietul de sarcini (17 luni pentru primul tramvai, respectiv 22 de luni pentru restul tramvaielor) fac imposibilă realizarea procedurii de omologare și a testelor aferente în timp util. Cu titlu de exemplu, doar testul de oboseală la boghiu are o durată mai mare de 3 luni.

Prin „omologare în Uniunea Europeană pentru transportul urban de călători” se înțelege obținerea unui certificat care să ateste faptul că ofertantul deține omologare într-o țară a Comunității Europene, care dovedește că produsele sale corespund cerințelor specifice transportului urban de călători. Cu alte cuvinte, autoritatea contractantă solicită prezentarea unei etichete, în sensul art. 157 din Legea nr. 98/2016.

Prin comparație, omologarea indicată la pagina 11 a caietului de sarcini este distinctă de cea solicitată la punctul 13.1 „Documente pentru fiecare tramvai” din caietul de sarcini (pagina 63), potrivit căruia „fiecare tramvai va fi însoțit de documentație tehnică minimală în limba română [...] certificat de omologare în România pentru producătorii interni, iar ~~pentru cei externi certificat de omologare obținut în țara respectivă sau în alt stat din U.E. și acordul tehnic feroviar pentru produsul din import; acestea se prezintă beneficiarului cu cel puțin 30 zile calendaristice înainte de livrarea primului tramvai”.~~

Certificatele de omologare arătate la punctul 13.1 din caietul de sarcini și emise de către AFER în conformitate cu prevederile Ordinului Ministrului Transportului nr. 290/2000 și normele prevăzute în anexele acestuia însoțesc fiecare produs achiziționat și au natura unor certificate solicitate de Achizitor în baza art. 158-159 din Legea nr. 98/2016.

În acest context, cerința de la punctul 2 din caietul de sarcini nu poate fi verificată decât cu ocazia evaluării ofertelor, iar nu și ulterior atribuirii contractului de achiziție publică.

Așadar, posibilitatea acordată ofertanților de a depune o declarație - angajament și de a prezenta omologarea ulterior încheierii contractului este contrară dispozițiilor legale indicate.

Interpretând sistematic art. 157 din Legea nr. 98/2016 prin observarea poziționării sale în Capitolul IV - „Organizarea și desfășurarea procedurii de atribuire” din Legea nr. 98/2016, se poate conchide că prezentarea unui astfel de certificat trebuie să se realizeze numai în cadrul procedurii de atribuire (deci, odată cu depunerea ofertelor), iar nu ulterior atribuirii contractului.

De asemenea, chiar legiuitorul a prevăzut situația în care un operator economic nu ar putea, din motive neimputabile, să prezinte eticheta solicitată în termenul stabilit de depunere a ofertelor, impunând Achizitorului obligația de a accepta și alte mijloace de probă adecvate, în conformitate cu art. 157 alin. (4) din Legea nr. 98/2016.

Or, o declarație-angajament și acceptarea depunerii etichetei ulterior semnării contractului nu satisfac cerințele prevederilor legale menționate.

Având în vedere aceste aspecte, [REDACTAT] a solicitat Consiliului să oblige autoritatea contractantă la modificarea cerinței privind prezentarea omologării în Uniunea Europeană pentru transportul urban de călători de la punctul 2 din caietul de sarcini prin reformularea acesteia, astfel încât omologarea să fie prezentată odată cu oferta, fără a fi acceptată depunerea sa ulterioară, concomitent cu prezentarea unei declarații - angajament.

În subsidiar, în cazul în care nu ar fi catalogată drept etichetă, cerința privind omologarea în Uniunea Europeană, [REDACTAT] consideră că aceasta reprezintă o cerință a experienței deținute de ofertanți.

Pentru acest motiv, [REDACTAT] a solicitat obligarea Achizitorului la eliminarea sa din cuprinsul caietului de sarcini și introducerea ei, astfel cum va fi reformulată în baza paragrafului anterior, în fișa de date a achiziției, la secțiunea dedicată capacității tehnice și profesionale a ofertanților.

De asemenea, [REDACTAT] a solicitat corectarea sintagmei „pentru transportul urban de călători”, în sensul înlocuirii acesteia cu una din expresiile „pentru transportul urban de călători pe șine” sau „pentru transportul urban pe șine”, având în vedere că doar variantele propuse ar putea avea legătură cu obiectul contractului și cu celelalte dispoziții ale caietului de sarcini. Sintagma folosită de Achizitor este, probabil, o eroare de redactare, iar în caz contrar, are un caracter mult prea general (incluzând și vehicule rutiere), depășind cu mult obiectul contractului ce se dorește a fi atribuit.

[REDACTAT] a susținut necesitatea completării caietului de sarcini în sensul obligării ofertanților la prezentarea, odată cu depunerea ofertei, a autorizației de furnizor feroviar, respectiv a agrementului tehnic feroviar.

Față de acest aspect, [REDACTED] a invocat Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 290/2000 și normele aprobate de acesta, precum și art. 4 din Anexa 1 la OMG nr. 290/2000.

Față de această dispoziție legală, [REDACTED] consideră că un ofertant cu sediul în România trebuie să facă dovada că deține autorizație de furnizor feroviar care să îi confere dreptul de a încheia contractele în discuție. În cazul producătorilor din afara României, este necesară dovada privind deținerea unui agrement tehnic feroviar.

Astfel, este nelegală prevederea din caietul de sarcini conform căreia existența autorizației de furnizor în domeniul transportului urban pe șine este verificată numai după recepția finală a tramvaiului.

În acest sens, [REDACTED] apreciază că este relevantă Anexa 2.3 Proces-verbal de recepție finală a tramvaiului - pag. 91 - 92 din caietul de sarcini. Mai precis, paragraful potrivit căruia se verifică existența „Autorizați[ei] de furnizor în domeniul transportului urban pe șine (tramvaie, calea de rulare și al sistemului de energo-alimentare al acestora) și certificatul de omologare tehnică feroviară a tramvaiului, eliberate de Autoritatea Feroviară Română - AFER pentru producătorii interni”.

Această cerință nu este prevăzută la pct. 13.1 din caietul de sarcini, unde ar fi trebuit să se regăsească.

Având în vedere aceste considerente, [REDACTED] a solicitat Consiliului să oblige Achizitorul la modificarea caietului de sarcini și, pe cale de consecință, și a modelului de contract (art. 14.6), în sensul completării sale, prin introducerea parțială a paragrafului citat anterior, în ceea ce privește prima sa teză, ce conține cerința prezentării autorizației de furnizor în domeniul transportului urban pe șine, respectiv a agrementului tehnic feroviar.

[REDACTED] a formulat critici privind corectarea discrepanțelor între documentele achiziției. Astfel, în ceea ce privește modul de elaborare a cerinței privind prezentarea, înainte de livrarea primului tramvai provenit din import, a unor copii după certificatul de omologare în unul din statele membre UE, se observă o discrepanță între prevederile aplicabile produselor din import de la pagina 92 din caietul de sarcini și cele de la pagina 63 din caietul de sarcini, în primul caz fiind solicitat un certificat de omologare obținut în țara furnizorului sau în alt stat al UE, în al doilea caz fiind prevăzută cerința unui certificat de omologare obținut într-un stat membru al UE.

---

Discrepanțe există și între caietul de sarcini (pct. 13.1, pagina 63) și modelul de contract (art. 14.6), nefiind clar care este termenul de prezentare al documentelor respective.

---

În acord cu aceste considerente, [REDACTED] a solicitat Consiliului obligarea Achizitorul la:

a) modificarea procesului-verbal de la pagina 92 din caietul de sarcini, astfel încât să conțină aceeași prevedere cu cea de la pagina 63 din caietul de sarcini (punctul 13.1);

b) modificarea art. 14.6 din modelul de contract, astfel încât termenul prevăzut să fie același cu cel din caietul de sarcini (i.e. 30 de zile înainte de livrarea primului tramvai).

[REDACTED] a solicitat corectarea factorilor de evaluare. Astfel, în principal, se impune modificarea factorilor de evaluare, având în vedere natura lor pur formală și care nu se referă la aspecte calitative ale tramvaielor.

Potrivit caietului de sarcini și fișei de date a achiziției, aceiași factori de evaluare au fost instituiți pentru toate cele patru loturi ale procedurii.

În esență, factorii de evaluare privesc:

a) numărul suplimentar de călători transportați (maximum 14 puncte), împărțit în doi subfactori:

- numărul suplimentar de călători transportați în picioare (maximum 7 puncte);

- numărul suplimentar de călători transportați pe scaune (maximum 7 puncte).

b) perioada de garanție extinsă (maximum 6 puncte);

c) prețul ofertei (maximum 80 puncte).

Factorii de evaluare reprezintă modalitatea prin care o autoritatea contractantă pune în aplicare criteriul de atribuire al celui mai bun raport calitate - preț, prevăzut de art. 187 alin. (3) lit. c) din Legea nr. 98/2016.

În conformitate cu art. 187 din Legea nr. 98/2016, factorii de evaluare includ aspecte calitative, de mediu și/sau sociale, în legătură cu obiectul contractului de achiziție publică, putând viza, printre altele:

a) calitatea, inclusiv avantajele tehnice, caracteristicile estetice și funcționale, accesibilitatea, conceptul de proiectare pentru toți utilizatorii, caracteristicile sociale, de mediu și inovatoare și comercializarea și condițiile acesteia;

b) organizarea, calificarea și experiența personalului desemnat pentru executarea contractului, în cazul în care calitatea personalului desemnat poate să aibă un impact semnificativ asupra nivelului calitativ de executare a contractului;

c) serviciile post-vânzare, asistența tehnică și condițiile de livrare, cum ar fi data livrării, procesul de livrare și termenul de livrare sau de finalizare.

[REDACTED] a invocat incidența art. 187 alin. (6) din Legea nr. 98/2016 și a precizat că, adițional, prin normele de aplicare ale Legii nr. 98/2016 (Anexa la HG nr. 395/2016), se prevede că „factorii de evaluare a ofertelor, precum și algoritmul de punctare prevăzut la alin.

(1) se precizează în mod clar și detaliat în cadrul documentației de atribuire și vor reflecta metodologia de punctare a avantajelor care vor rezulta din propunerile tehnice și financiare prezentate de ofertanți și trebuie să aducă un avantaj real, să nu fie formali și să poată fi urmăriți în cadrul procesului de evaluare a ofertelor și aplicare a criteriului de atribuire”.

Față de aceste prevederi legale, [REDACTED] apreciază că factorii de evaluare ce privesc numărul suplimentar de călători transportați și perioada de garanție extinsă au o natură pur

formală și nu privesc aspecte calitative ale tramvaielor oferite, neaducând un avantaj calitativ real Achizitorului.

Fiind o procedură cu buget fix, legea impune autorității contractante ca factorii de evaluare să se refere numai la aspecte calitative ale produselor care fac obiectul achiziției.

Or, factorii de evaluare privind numărul suplimentar de călători transportați și perioada de garanție extinsă nu pot fi considerați că respectă această normă legală. În realitate, niciunul din aceștia nu privesc aspecte calitative ale tramvaielor.

Calitatea unui produs de tipul tramvaiului este reflectată de calitatea componentelor sale, precum și de puterea de tracțiune, consumul de energie electrică, nivelul de zgomot produs, confortul termic al pasagerilor, durata de viață a sa, precum și de alte specificații.

Față de aceste motive, [REDACTAT] a solicitat Consiliului să oblige autoritatea contractantă să modifice cei doi factori de evaluare arătați, în sensul înlocuirii acestora cu factori de evaluare care să se refere numai la aspecte calitative ale tramvaielor ce se dorește a fi achiziționate, precum: nivelul de zgomot cât mai redus, consumul cât mai redus de energie electrică, confortul termic al pasagerilor (puterea aparatelor de încălzit/răcit) sau alte elemente privind calitatea.

În subsidiar, [REDACTAT] consideră că, în cazul în care se constată că factorii de evaluare sunt introduși în mod legal ori că autoritatea contractantă nu poate fi obligată la modificarea acestora, solicită modificarea ponderii tuturor celor trei factori de evaluare, astfel încât să reflecte în mod corect importanța acestora.

[REDACTAT] a precizat că a formulat această solicitare în considerarea prevederilor art. 32 alin. (9) din Anexa la HG nr. 395/2016.

Astfel, autoarea contestației consideră că ponderea factorilor de evaluare care nu țin de preț ar trebui să fie mai ridicată în raport cu punctajul total, având în vedere că perioada de garanție extinsă și capacitatea de transport a tramvaielor oferă Achizitorului avantaje de natură financiară care nu sunt reflectate în mod just.

O pondere de 28, 12, respectiv 60 de puncte pentru cei 3 factori de evaluare ar sublinia mai bine avantajele obținute de autoritatea contractantă.

În cuprinsul contestației [REDACTAT] a solicitat Consiliului acces la dosarul cauzei.

În dovedirea contestației, [REDACTAT] a depus, în copie, un set de înscrisuri.

Prin adresa nr. 29214/1414/C5/21.07.2020, Consiliul a solicitat contestatoarei [REDACTAT] să transmită la dosarul cauzei, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii, contestația și împuternicirea avocațială.

La data de 21.07.2020, [REDACTAT] a transmis prin mijloace electronice (e-mail), corespondența înregistrată la Consiliu sub nr. 29421/22.07.2020, reprezentând recipisa de consemnare nr.

206390132/1 din 17.07.2020, eliberată de CEC Bank – Sucursala Victoria, în sumă de 220.000,00 RON.

Ulterior, [REDACTED] a transmis, prin poștă, în original, corespondența înregistrată la Consiliu sub nr. 29427/22.07.2020, reprezentând Recipisa de consemnare nr. 206390132/1 din 17.07.2020, eliberată de CEC Bank – Sucursala Victoria, în sumă de 220.000,00 RON, precum și împuternicirea avocațială.

Autoritatea contractantă a transmis punctul de vedere nr. 100484/22.07.2020, înregistrat la Consiliu sub nr. 29497/22.07.2020, cu privire la contestația formulată de [REDACTED].

Prin punctul de vedere autoritatea contractantă a formulat punctual apărări față de criticile contestatoarei [REDACTED]. Astfel, în ceea ce privește faptul că cerința privind experiența similară este nejustificat de permisivă în raport cu complexitatea contractului ce urmează a fi atribuit, autoritatea contractantă a precizat că, potrivit art. 178 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, cerințele privind capacitatea tehnică și profesională pot viza în special existența unui nivel corespunzător de experiență prin raportare la contractele executate în trecut, operatorul economic putând face dovada îndeplinirii cerințelor prin prezentarea informațiilor și documentelor menționate la art. 179 alin. (1) din legea menționată anterior. Autoritatea contractantă are dreptul de a stabili în cadrul documentației de atribuire cerințe privind capacitatea tehnică și profesională necesare și adecvate pentru a se asigura că operatorii economici dețin resursele și experiența necesare pentru execuția contractului la standardele de calitate corespunzătoare.

Toate cerințele privind capacitatea au legătură directă și sunt proporționale cu obiectul contractului de achiziție publică.

Cerința privind experiența nu trebuie să fie identică, ci similară cu obiectul contractului și a fost formulată astfel încât să nu genereze o restrângere a concurenței. Autoritatea contractantă nu a impus un plafon valoric sau cantitativ, motivat de faptul că, fiind vorba de un contract de livrare de produse, se consideră că, un potențial ofertant, ar putea îndeplini cu succes contractul indiferent că a livrat 1 tramvai, 9, 10 sau 20 tramvaie (în funcție de lotul/loturile oferite). Pe lângă acest aspect, autoritatea contractantă menționează faptul că un astfel de contract se poate întinde pe durata mai multor ani, autoritatea contractantă dorind să asigure o concurență cât mai mare, datorită experienței legate de proceduri de achiziție similare, unde concurența a fost redusă.

~~Conform art. 2 din Instrucțiunea ANAP nr. 2/2017,~~  
„Autoritatea/Entitatea contractantă stabilește cerințele minime de calificare și selecție precizate la art. 1, în corelare cu principiul proporționalității, cu scopul de a obține o confirmare că operatorii economici care demonstrează îndeplinirea respectivelor cerințe au capacitatea și experiența necesară pentru a gestiona și duce la bun sfârșit, în condițiile de performanță impuse prin caietul de sarcini, contractul de achiziție publică/de achiziție sectorială/acordului-cadru ce urmează a fi atribuit”.

Întrucât, la stabilirea cerințelor minime de calificare și selecție, autoritățile/entitățile contractante țin cont de aspecte precum: complexitatea, volumul, durata, valoarea și natura contractului de achiziție publică care urmează a fi încheiat, fără a se impune îndeplinirea unor condiții ce nu prezintă relevanță sau sunt disproporționate în raport cu scopul menționat, autoritatea contractantă consideră că nesolicitarea unui plafon valoric sau cantitativ nu reprezintă relevanță în procedură.

Prin urmare, autoritatea contractantă a stabilit cerința privind experiența similară, astfel încât să nu restricționeze participarea operatorilor economici de profil, la procedura de atribuire și să se asigure o concurență adecvată. Prin faptul că autoritatea contractantă nu a impus un prag valoric pentru experiența similară, a urmărit stabilirea unor cerințe de calificare care să permită oricărui operator economic interesat să depună ofertă. Așa cum a menționat, în aprecierea autorității contractante, dacă ofertantul a livrat un tramvai, care a fost recepționat și pus în funcțiune, de către operatorul economic de profil, este suficient pentru autoritatea contractantă în vederea dovedirii experienței, având în vedere că procesul de producție/livrare a tramvaielor este unul repetitiv și identic (fiind același produs). Mai mult, autoritatea contractantă a precizat că a prevăzut în documentația de atribuire dreptul furnizorului de a solicita beneficiarului, respectiv UAT-urilor beneficiare, plăți în avans, fără dobândă, în vederea furnizării produselor din contract. Astfel, demararea procesului de producție a tramvaielor este susținută financiar de beneficiar, iar experiența similară solicitată este suficientă pentru autoritatea contractantă în vederea dovedirii capacității de producție și furnizare a tramvaielor ce fac obiectul procedurii.

Autoritatea contractantă a învederat faptul că documentația de atribuire a fost verificată, aprobată și publicată de către ANAP.

Față de aceste aspect, autoritatea contractantă a precizat că își menține cerințele din documentația de atribuire, întrucât nu sunt încălcate prevederile art. 49, art. 155 alin. 6) din Legea nr. 98/2016, nefiind încălcat tratamentul egal și nici prevederile art. 31 alin. (1) din HG nr. 395/2016, aspectele clarificate prezentând relevanță și nefiind disproporționate în raport cu natura și complexitatea contractului, contestația fiind nefondată.

În ceea ce privește critica referitoare la cerința tehnică minimală privind omologarea în Uniunea Europeană pentru transportul urban de călători, autoritatea contractantă a precizat că termenele de livrare impuse prin caietul de sarcini (17 luni pentru primul tramvai, respectiv 22 de luni pentru restul tramvaielor) se referă la toate cele 4 loturi ce însumează 49 tramvaie). În consecință, ofertanții au posibilitatea de a ofera, fie pentru toate cele 4 loturi, fie doar pe loturi, respectiv Lot 1 – „Municipiul Botoșani” - 9 tramvaie, Lot 2 – „Municipiul Brăila” - 10 tramvaie, Lot 3 – „Municipiul Galați” - 10 tramvaie și Lot 4 – „Municipiul Ploiești” - 20 tramvaie. În oricare dintre situațiile sus-menționate, conform perioadei de omologare recomandate de Autoritatea Feroviară Română - AFER, organismul tehnic specializat al Ministerului Transporturilor care acordă asistență tehnică de specialitate și efectuează expertize în domeniul transporturilor feroviare, cu metroul și urban pe șine, 17 luni

reprezintă o perioadă suficientă realizării procedurii de fabricare, omologare și efectuare a testelor aferente în timp util pentru produsele neomologate la momentul ofertării, testul de oboseală la boghiu având o durată de aproximativ 2 luni.

Autoritatea contractantă nu cataloghează drept „etichetă” solicitarea omologării în Uniunea Europeană pentru transportul urban de călători, conform definiției acesteia din art. 3 alin. (1) pct. 21 u) din Legea nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare. Având în vedere faptul că durata de implementare a unui proiect de achiziție mijloace de transport public - tramvaie, troleibuze și autobuze electrice implementat de Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației (MLPDA) este de 24 de luni, finanțat în baza OUG nr. 47/2018 privind stabilirea unor măsuri de urgentare a absorbției fondurilor europene, cu completările ulterioare, durata finală a perioadei de implementare fiind 31 decembrie 2022 și depunerea la toate procedurile de achiziție tramvaie inițiate de MLPDA de oferte ale unor producători de tramvaie neomologate sau neconforme, autoritatea contractantă nu a restricționat posibilitatea de ofertare și de tramvaie fără omologare obținută până la momentul ofertării, conform prevederilor Legii nr. 98/2016, oferind posibilitatea obținerii și prezentării acesteia cu cel puțin 30 de zile calendaristice înainte de livrarea primului tramvai. De asemenea, caietul de sarcini este unul extrem de complex (105 pagini) și conține o multitudine de specificații tehnice și de cerințe de conformare cu standardele și reglementările naționale și internaționale aplicabile, proiectele de tramvaie existente necesitând a fi proiectate/adaptate conform specificațiilor solicitate.

Autoritatea contractantă a menționat faptul că, în speță, caietul de sarcini a fost elaborat de către experții JASPERS în strânsă interacțiune cu UAT-urile beneficiare implicate.

Contextul european, de finanțare a proiectelor de achiziție de mijloace de transport în comun - tramvaie în spațiul european, a determinat planificarea producției marilor producători de tramvaie (ALSTOM, CAF, SIEMENS, SKODA) pe următorii 5-10 ani. Din analiza producătorilor de tramvaie cărora li s-au atribuit contracte în ultimii 3 ani în România, reiese că principalii producători sunt cei de nișă, majoritatea cu produse neomologate în țări din U.E. (BOZANKAYA, DURMAZLAR, ASTRA VAGOANE CĂLĂTORI, TATRA-YUG).

Autoritatea contractantă, prin punctul de vedere, înțelege să modifice cerințele privind omologarea de la punctul 2 din caietul de sarcini, astfel:

---

---

„Punctul 2. Tramvaiele ofertate trebuie să îndeplinească minimum următoarele condiții:

[...]

Ofertantul declarat câștigător va obține pe cheltuiala acestuia până la data livrării primului tramvai următoarele documente: certificat de omologare în România pentru producătorii interni, iar pentru cei externi certificat de omologare obținut în Uniunea Europeană pentru transportul urban pe șine și agrementul tehnic feroviar pentru produsul din import în termen de șase luni de la câștigarea licitației; certificatele de omologare

sus-menționate se prezintă beneficiarului cu cel puțin 30 de zile calendaristice înainte de livrarea primului tramvai; de asemenea, ofertantul va depune la ofertă o declarație - angajament prin care își asumă obținerea pe cheltuiala acestuia a omologării în Uniunea Europeană pentru transportul urban pe șine”.

De asemenea, autoritatea contractantă a acceptat modificarea cerințelor privind omologarea de la punctul 13.1 din caietul de sarcini, astfel:

„Fiecare tramvai va fi însoțit de documentație tehnică minimală în limba română:

[...]

certificat de omologare în România pentru producătorii interni, iar pentru cei externi certificat de omologare obținut în Uniunea Europeană pentru transportul urban pe șine și agreementul tehnic feroviar pentru produsul din import; acestea se prezintă beneficiarului cu cel puțin 30 de zile calendaristice înainte de livrarea primului tramvai”.

Autoritatea contractantă menține cerința din caietul de sarcini privind prezentarea omologării în Uniunea Europeană pentru transportul urban pe șine de la punctul 2 din caietul de sarcini, considerând propunerea de modificare ca fiind restrictivă, având în vedere și prevederile Legii nr. 98/2016.

Pe de altă parte, autoritatea contractantă este de acord cu modificarea sintagmei „pentru transport urban de călători” în sensul înlocuirii acesteia cu expresia „pentru transportul urban pe șine”.

În ceea ce privește mențiunea contestatoarei potrivit căreia „cerința privind omologarea în Uniunea Europeană reprezintă o cerință a experienței deținute de ofertanți”, autoritatea contractantă o apreciază ca fiind eronată, întrucât există posibilitatea ca operatorul economic ofertant să fi produs și furnizat tramvaie de o altă capacitate și/sau alte specificații decât cele ce fac obiectul prezentei proceduri, însă să nu dețină omologare pentru produsul - tramvaie 18 m. În această situație, nu înseamnă că operatorul economic nu deține experiența similară, iar cele 2 cerințe (omologarea și experiența similară) nu sunt independente.

În ceea ce privește critica referitoare la necesitatea completării caietului de sarcini în sensul obligării ofertanților la prezentarea, odată cu depunerea ofertei, a autorizației de furnizor feroviar, respectiv a agreementului tehnic feroviar, autoritatea contractantă a precizat că este de acord cu completarea textului punctului 13.1 și corelarea sa cu prevederea din Anexa 2.3 din caietul de sarcini și art. 14.6 din modelul de contract, astfel:

„Fiecare tramvai va fi însoțit de documentație tehnică minimală în limba română:

[...]

Autorizația de furnizor în domeniul transportului urban pe șine (tramvaie, calea de rulare și al sistemului de energo-alimentare al acestora) și certificatul de omologare tehnică feroviară a tramvaiului, eliberate de Autoritatea Feroviară Română - AFER pentru producătorii interni”.

Ofertanții, în conformitate cu prevederile din Legea nr. 92/2007, trebuie să facă dovada faptului că dețin autorizație de furnizor feroviar în domeniul transportului urban pe șine (tramvaie, calea de rulare și al sistemului de energo-alimentare al acestora) și certificate de omologare tehnică feroviară, eliberate de AFER- pentru producătorii interni, sau că sunt membrii ai unei anumite organizații care le dă posibilitatea legală să execute obiectul prezentului contractului așa cum sunt acestea menționate în cadrul autorizațiilor și certificărilor solicitate, situație în care ofertanții vor prezenta în cadrul DUAЕ modalitatea de îndeplinire a cerinței prin completarea informațiilor/autorizațiilor/certificărilor/etc. care dovedesc îndeplinirea cerinței. Certificatul de omologare în unul din statele membre U.E. și agrementul tehnic feroviar pentru tramvaiul din import, eliberat de Autoritatea Feroviară Română - AFER pentru producătorii externi, se va prezenta în termen de șase luni de la semnarea contractului. Aceste documente sunt solicitate motivat de existența prevederilor legale, emise de către autoritățile competente.

În ceea ce privește critica referitoare la corectarea discrepanțelor între documentele achiziției, autoritatea contractantă a precizat că în esența și în concret, solicitarea este aceeași indiferent de țara de origine a furnizorului, respectiv să dețină certificat de omologare obținut într-un stat membru al UE.

Autoritatea contractantă înțelege să modifice și să coreleze cerințele de la Anexa 2.3 (pag. 92) și punctul 13.1 (pag. 63), astfel:

„- Anexa 2.3 S-a verificat existența următoarelor documente:

[...]

Copii după certificatul de omologare în România pentru producătorii interni, iar pentru cei externi certificatul de omologare obținut în Uniunea Europeană pentru transportul urban pe șine și agrementul tehnic feroviar pentru produsul din import;

[...]”

„Punctul 13.1 Fiecare tramvai va fi însoțit de documentație tehnică minimală în limba română:

[...]

certificat de omologare în România pentru producătorii interni, iar pentru cei externi certificat de omologare obținut în Uniunea Europeană pentru transportul urban pe șine și agrementul tehnic feroviar pentru produsul din import; acestea se prezintă beneficiarului cu cel puțin 30 de zile calendaristice înainte de livrarea primului tramvai”.

---

---

~~Autoritatea contractantă înțelege să modifice și să coreleze cerințele de la art. 14.6 (pag. 92) și punctul 13.1 (pag. 63) din caietul de sarcini, astfel:~~

---

---

„- Punctul 13.6 Fiecare tramvai va fi însoțit de documentație tehnică minimală în limba română:

[...]

certificat de omologare în România pentru producătorii interni, iar pentru cei externi certificat de omologare obținut în Uniunea Europeană pentru transportul urban pe șine și agrementul tehnic feroviar pentru

produsul din import; acestea se prezintă beneficiarului cu cel puțin 30 de zile calendaristice înainte de livrarea primului tramvai;

[...]"

„- Art. 14.6 din modelul de contract:

Fiecare tramvai va fi însoțit de următoarea documentație tehnică în limba română:

[...]

certificat de omologare în România pentru producătorii interni, iar pentru cei externi certificat de omologare obținut în Uniunea Europeană pentru transportul urban pe șine și agrementul tehnic feroviar pentru produsul din import; acestea se prezintă beneficiarului cu cel puțin 30 de zile calendaristice înainte de livrarea primului tramvai”.

În ceea ce privește critica referitoare la corectarea factorilor de evaluare, autoritatea contractantă a precizat că interpretarea contestatoarei potrivit căreia procedura de atribuire „are buget fix” este eronată având în vedere faptul că și componenta financiară (prețul) face obiectul ofertării, autoritatea contractantă acordând acestui factor maxim 80 de puncte. „Buget fix” ar însemna că operatorii economici au obligația de a oferi ca propunere financiară, valoarea estimată de către autoritatea contractantă, departajarea ofertelor urmând a se realiza doar pe baza factorilor de evaluare tehnici, situație care nu este aplicabilă în speță.

Factorii de evaluare („preț global”, „număr suplimentar de călători transportați”, „garanția extinsă”) sunt calitativi, clar exprimați în conformitate cu art. 187 alin. (4) și (5) din Legea nr. 98/2016 și nu conduc la o libertate de apreciere nelimitată [art. 189 alin. (1) din Legea 98/2016].

Pentru fiecare factor de evaluare au fost acordate ponderi relative, care sunt raportate la intervale valorice.

Factorul „număr suplimentar de călători” are în vedere atât numărul suplimentar de călători transportați în picioare, cât și numărul de călători transportați pe scaune. Creșterea numărului de călători transportați în picioare este importantă mai ales în orele de vârf, când numărul de călători crește substanțial față de media zilnică, iar numărul de călători transportați pe scaune este important în restul orelor, asigurând un confort sporit pasagerilor, în special persoanelor cu dizabilități și vârstnice. Scopul ambelor criterii este de a crește numărul de persoane care vor utiliza transportul public.

Factorul „garanție extinsă” a fost luat în considerare pentru ~~minimalizarea cheltuielilor autorităților contractante, urmărind astfel~~ eficientizarea utilizării fondurilor publice.

~~Autoritatea contractantă urmărește obținerea unui avantaj financiar,~~ în valoarea estimată nefiind incluse și costuri suplimentare pentru garanția extinsă de peste 5 ani, astfel s-a luat în considerare punctarea operatorilor economici prin acest factor, considerat un beneficiu pentru autoritatea contractantă.

Autoritatea contractantă este protejată pentru o perioadă cât mai lungă de timp de cheltuieli neprevăzute cum sunt: cheltuieli de întreținere, piese care se deteriorează, repararea sau înlocuirea unor defectiuni.

Autoritatea contractantă a precizat că menține factorii de evaluare în forma existentă în cuprinsul caietului de sarcini, întrucât respectă prevederile legislației în vigoare privind achizițiile publice și sunt cei mai relevanți pentru nevoile în materie de volum de pasageri transportați și costuri.

Față de aspectele prezentate, autoritatea contractantă își menține cerințele din documentația de atribuire, pentru că nu sunt încălcate prevederile art. 49 și art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016, nefiind încălcat tratamentul egal și nici prevederile art. 31 alin. (1) din HG nr. 395/2016, aspectele clarificate prezentând relevanță și nefiind disproporționate în raport cu natura și complexitatea contractului, contestația fiind nefondată.

Totodată, autoritatea contractantă a precizat că în prezent procedura este suspendată din data de 20.07.2020, drept urmare după soluționarea de către CNSC a contestației, autoritatea contractantă va prelungi termenul limită de depunere a ofertelor corelat cu perioada în care procedura s-a aflat în suspendare.

În finalul punctului său de vedere, autoritatea contractantă a precizat că [redacted] a formulat contestație doar cu scopul de a tergiversa finalizarea procedurii și încheierea contractului, deoarece aspectele acceptate de autoritatea contractantă puteau fi clarificate printr-o solicitare de clarificare, motiv pentru care autoritatea contractantă solicită acceptarea măsurilor de remediere propuse și respingerea celorlalte puncte pentru care autoritatea contractantă a justificat motivarea lor.

La data de 29.07.2020, Consiliul a înregistrat sub nr. 30310, originalul contestației transmisă de [redacted].

Având în vedere cererea [redacted] de studiere a dosarului cauzei la sediul Consiliului, prin adresa nr. 31229/1414/C5/03.08.2020, contestatoarea a fost invitată, în acest sens, la data de 05.08.2020.

Prin corespondența neînregistrată și nedată la emitentă, transmisă prin mijloace electronice (e-mail), înregistrată la Consiliu sub nr. 31388/04.08.2020, [redacted] a informat că renunță la cererea privind studierea dosarului.

Prin adresa nr. 33624/1414/C5/13.08.2020, Consiliul a solicitat contestatoarei [redacted] să transmită la dosarul cauzei susțineri referitoare la măsurile de remediere propuse de ~~autoritatea contractantă prin punctul de vedere nr. 100484/22.07.2020.~~

~~[redacted] a răspuns prin adresa neînregistrată și nedată la emitentă, transmisă prin mijloace electronice (e-mail), înregistrată la Consiliu sub nr. 33924/14.08.2020, prin care, a observat că autoritatea contractantă este de acord cu modificarea documentației de atribuire, respectiv:~~

- a) punctul 2 din caietul de sarcini;
- b) punctul 13.1 din caietul de sarcini;
- c) corelarea punctului 13.1, cu Anexa 2.3 din caietul de sarcini și art. 14.6 din modelul de contract;

d) modificarea sintagmei „pentru transport urban de călători” în „pentru transportul urban pe șine”.

[redacted] a învederat că măsurile adoptate la lit. a) și b), sunt vădit insuficiente față de criticile de nelegalitate expuse în cuprinsul contestației, motiv pentru care a solicitat CNSC să constate că, în ceea ce privește cerințele de la punctul 2 și punctul 13.1 din caietul de sarcini, contestația nu a rămas fără obiect, ea conținând mai multe critici față de aceste cerințe ale documentației de atribuire, ce nu au fost încă înlăturate.

În legătură cu corelarea punctului 13.1 cu Anexa 2.3 din caietul de sarcini și art. 14.6 din modelul de contract, [redacted] a precizat că acceptă corelarea efectuată cu modelul de contract, dar se opune modificării efectuate, în sensul introducerii paragrafului prin care se acceptă că *„ofertanții [să fie] membri ai unei anumite organizații care le dă posibilitatea legală să execute obiectul prezentului contract așa cum sunt acestea menționate în cadrul autorizațiilor și certificărilor solicitate”*. O astfel de modificare nu a fost solicitată prin contestație, autoritatea contractantă depășind astfel limitele impuse prin demersul procesual realizat de către [redacted]. Totodată, prin contestație s-a solicitat ca documentația de atribuire să fie modificată astfel încât autorizația de furnizor feroviar și, respectiv, certificatul de omologare și agrementul tehnic feroviar să fie prezentate odată cu depunerea ofertei, iar nu la o dată ulterioară semnării contractului. Ori, se poate observa, însă, că această solicitare nu a fost acceptată.

Pentru aceste motive, [redacted] consideră că măsura adoptată la lit. c), este, pe de o parte, acceptabilă doar în ceea ce privește corelarea textului caietului de sarcini cu cel al modelului de contract, iar nu și față de modificarea realizată de achizitor, iar pe de altă parte, este insuficientă față de ceea ce s-a cerut prin contestație.

Remediul introdus prin modificarea sintagmei „pentru transport urban de călători” în „pentru transportul urban pe șine” [litera d) a primului paragraf] urmează a fi acceptat de către [redacted].

În continuarea concluziilor scrise, [redacted] a învederat faptul că în ceea ce privește criticile de nelegalitate asupra documentației de atribuire, acestea au fost doar parțial soluționate. Astfel, după cum a precizat anterior, contestația sa rămâne valabilă în ceea ce privește următoarele motive de nelegalitate:

~~a) cerința privind capacitatea tehnică și profesională - nejustificat de permisivă în raport cu complexitatea contractului ce urmează a fi atribuit;~~

~~b) cerința tehnică minimală privind omologarea în Uniunea Europeană pentru transportul urban de călători, precum și necesitatea obligării ofertanților la depunerea dovezii îndeplinirii acestei cerințe odată cu oferta, în cadrul procedurii de atribuire, iar nu ulterior semnării contractului (care acoperă inclusiv punctele 2 și 13.1 din caietul de sarcini);~~

c) momentul depunerii autorizației de furnizor feroviar și, respectiv, a agrementului tehnic feroviar (care acoperă inclusiv Anexa 2.3 din caietul de sarcini); și

d) corectarea și, după caz, modificarea factorilor de evaluare,

Prin corespondența nr. 112418/18.08.2020, înregistrată la Consiliu sub nr. 34394/18.08.2020, autoritatea contractantă a precizat faptul că își menține cele declarate în punctul de vedere nr. 100484/22.07.2020, faptul că nu consideră nelegale cerințele referitoare la experiența similară, considerând în continuare că a procedat corect, dorind astfel să dea posibilitatea oricărui operator economic interesat să depună ofertă.

Autoritatea contractantă a reiterat aspecte prezentate anterior, iar în ceea ce privește pct. 1.4. din notele scrise depuse de [REDACTED], a precizat că a propus ca măsură de remediere, prin punctul său de vedere la punctul C) din contestație, prezentarea autorizației de furnizor feroviar la termenul limită de depunere a ofertelor, având în vedere că s-a solicitat prezentarea informațiilor prin completarea datelor de identificare a documentelor în cadrul DUAE.

În ceea ce privește certificatul de omologare și agrementul tehnic, autoritatea contractantă a prevăzut prezentarea acestora cu 30 de zile calendaristice înainte de livrarea primului tramvai, pe considerentul detaliat deja, respectiv că un operator economic poate avea capacitatea de a produce/livra, prin faptul că a produs/livrat tramvaie de o altă capacitate, însă nu deține omologare pentru produsul cu caracteristicile ce fac obiectul prezentei proceduri.

**În susținerea contestației care face obiectul dosarului nr. 1428/2020, contestatoarea [REDACTED] SA a criticat cerința din fișa de date privind experiența similară, întrucât contravine prevederilor legale și se impune a fi modificată.**

[REDACTED] consideră că cerința nu oferă niciun fel de repere pentru a determina ce anume intră în sfera produselor similare și nu stabilește un plafon valoric/cantitativ și nu ține cont de complexitatea, volumul și valoarea contractului de achiziție publică ce face obiectul procedurii.

Pentru a asigura proporționalitatea cerinței cu complexitatea contractului ce urmează a se executa, contestatoarea a solicitat modificarea cerinței în sensul ca experiența similară cerută pentru fiecare lot să fie similară ca valoare/număr de produse, respectiv cu numărul de tramvaie ce fac obiectului lotului respectiv.

~~Mai mult, trebuie să se țină cont de faptul că furnizarea a 48 tramvaie (cu excepția primului tramvai, care se va livra în luna 17) va avea loc în decursul a 5 luni (luna 17-luna 22, potrivit art. 8.2 din Contract, respectiv potrivit secțiunii 21 și Anexei 7 din Caietul de Sarcini). Astfel, în ipoteza participării la toate cele 4 loturi ce fac obiectul procedurii, executarea contractului nu se va face pe părți, ci simultan pentru toate cele 4 loturi.~~

Prin urmare, [REDACTED] consideră că, pentru toate considerentele ce țin de complexitatea unei astfel de livrări și de capacitatea necesară pentru a produce un număr de 48

tramvaie în 5 luni, se impune ca experiența similară solicitată pe fiecare lot să se cumuleze în ipoteza ofertării în toate cele 4 loturi.

Totuși, dacă se apreciază că experiența similară trebuie stabilită raportat la fiecare lot, [REDACTED] consideră că o valoare de cel puțin 50% din obiectul/valoarea fiecărui lot s-ar impune pentru a putea face dovada expertizei necesare pentru îndeplinirea contractului în bune condiții.

[REDACTED] a invocat existența unor cerințe din documentația de atribuire care contravin legislației privind achizițiile publice. Astfel, se impune modificarea prevederilor ce stabilesc durata de livrare a produselor, așa cum aceasta este stabilită prin clauza 8 din Contract.

Termenul de 5 luni pentru livrarea a 48 tramvaie se referă atât la activitatea de producție efectivă, cât și la cea de testare, punere în funcțiune și transport (livrare) dintr-o țară membră UE în România. Ori, în practică, exclusiv livrarea unui singur tramvai din UE către România poate dura aproximativ 1 săptămână. Termenul este astfel nerealist având în vedere complexitatea și numărul mare de tramvaie.

[REDACTED] a precizat că are capacitatea de a produce întreaga cantitate de tramvaie ce fac obiectul procedurii. Termenul de livrare de 5 luni pentru 48 dintre tramvaie este însă neproportional și restrictiv, în condițiile în care s-a acordat același termen pentru un număr de tramvaie de două ori mai mic în alte proceduri.

Practic păstrarea acestui termen extrem de strâns de 5 luni este de natură a restricționa participarea la procedură (doar la anumite loturi), evident în detrimentul autorității contractante, dar și al ofertanților. Autoritatea contractantă ar putea ajunge inclusiv în situația în care unul sau mai multe loturi rămân neofertate, tocmai datorită unui termen atât de strâns de livrare impus pentru toate loturile, în condițiile în care livrarea se va face în paralel în toate loturile.

Prin urmare, [REDACTED] dorește modificarea clauzelor 8.1 și 8.2 din Contract (dar și a prevederilor aferente din caietul de sarcini, de la secțiunea 21 și din Anexa 7) în sensul extinderii termenului de livrare a celor 48 de tramvaie (tranșa 2) și implicit a duratei contractului, astfel încât să se acorde un termen suficient care să permită îndeplinirea la termen a contractului, inclusiv pentru toate loturile.

[REDACTED] consideră că o livrare a celor 48 de tramvaie în decursul a 13 luni (față de 5 luni în prezent) este de natură a permite ofertanților să depună oferte realiste pentru toate loturile, urmând ca în cazul în care se admite modificarea documentației de atribuire în acest sens CNSC să dispună modificarea clauzelor 8.1 și 8.2 din contract în sensul că: „Durata contractului este de 30 luni de la semnarea acestuia de ambele părți [...]”, iar „livrarea primului tramvai se face cel târziu în luna 17, urmând ca restul tramvaielor să fie livrate până cel mai târziu în luna 30 [...]”.

Autoarea contestației, apreciază că se impune eliminarea clauzelor 10.1 și 20.1 (1) privind caracterul confidențial al contractului.

Interdicția impusă furnizorului de a nu face referire la prezentul contract fără acordul prealabil și în scris al autorității contractante este de natură să afecteze, printre altele, participarea furnizorului la alte proceduri de atribuire. Cu titlu de exemplu, [REDACTED] a arătat că furnizorul, în activitatea sa uzuală, face referire la contracte executate în trecut pentru a dovedi experiența similară solicitată în cadrul unei proceduri de atribuire. Ori, o clauză de tipul celei de mai sus, restrânge considerabil această posibilitate.

[REDACTED] consideră că se impune modificarea clauzei 13.9 privind expirarea perioadei de garanție și a Secțiunii 15.1 pct. b) din caietul de sarcini, în sensul stabilirii exprese a faptului că prețul va fi cel practicat de ofertant la momentul vânzării sau, dacă se dorește utilizarea prețurilor din ofertă, să se stabilească un mecanism de actualizare al prețului pentru piese/subansamblele ce urmează a fi furnizate la cererea autorității contractante pe durata stabilită de 30 ani.

Având în vedere durata îndelungată pentru care furnizorul este obligat să asigure piesele/subansamblele necesare autorității contractante, se impune ca prețul pentru acestea să fie ori cel practicat pe piață de ofertant la momentul respectiv, ori actualizat corespunzător.

[REDACTED] a arătat că o astfel de clarificare este necesară pentru a se evita dispute ulterioare, o creștere a prețului fiind inevitabilă de-a lungul a 30 ani, fiind disproporționat să i se solicite la un moment dat operatorului economic să furnizeze piesele/subansamblele la același preț ca cel din momentul ofertării. Astfel, este inechitabil ca furnizorul să suporte pierderile rezultând din creșterea prețurilor pe durată de 30 ani.

Prin urmare, se impune modificarea acestei clauze în sensul clarificării în cuprinsul clauzei/specificației tehnice prețului la care furnizorul va trebui să asigure, pe o durată de 30 ani, contra cost, orice piesă sau subansamblu din componența tramvaiului care s-a defectat, un preț care să reflecte condițiile de piață de la acel moment.

[REDACTED] apreciază că se impune modificarea clauzei 16.3 privind modalitatea de plată, deoarece aceasta este restrictivă și încalcă principiul liberei concurențe, întrucât exclusiv operatorii economici cu rezidență fiscală în România înființați ca persoane juridice române își pot deschide un cont la Trezoreria Statului.

[REDACTED] a invocat art. 6.1.1. din ~~Norma metodologică de aplicare a prevederilor OUG nr. 146/2002 privind formarea și utilizarea resurselor derulate prin trezoreria statului, aprobată cu modificări prin Legea nr. 201/2003.~~

[REDACTED] a învederat faptul că modelul de contract în forma actuală, impune o formalitate imposibil de îndeplinit pentru operatorii economici ce nu sunt înregistrați fiscal în România, ci într-un alt stat membru și care nici nu trebuie să se înregistreze fiscal în România (cum e cazul Societății sale, care produce tramvaiele integral în afara României și efectuează doar livrări de produse în România). Mai mult, actuala formulare contravine art. 6.1.6, care

stabilește faptul că sumele datorate altor persoane decât cele înregistrate fiscal în România, vor fi achitate în conturile acestora deschise la instituții de credit.

Prin urmare, [REDACTED] dorește modificarea contractului cu includerea unei formulări alternative care să permită operatorilor economici străini, înregistrați fiscal într-un alt stat membru (care nu sunt înregistrați fiscal în România), să încaseze plățile efectuate în baza contractului într-un cont la o instituție de credit.

[REDACTED] apreciază că se impune modificarea clauzei 18.2 privind actualizarea prețului contractului, întrucât aceasta este în contradicție cu prevederile clauzei 19.1 care stabilesc că: „Părțile contractante au dreptul, pe durata îndeplinirii contractului, de a conveni modificarea clauzelor prezentului contract în condițiile prevăzute de art. 221-222 din Legea 98/2016”.

Această clauză este excesivă raportat la realitățile economice din piață și ignoră prevederile Legii nr. 98/2016 (la care tot contractul face trimitere) în materia modificărilor contractuale care permit ajustarea prețului contractului și în alte condiții decât cele de la art. 164 alin. (4) din HG nr. 395/2016.

[REDACTED] a invocat art. 221 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 98/2016, precum și Instrucțiunea ANAP nr. 2/2018 privind ajustarea prețului. Astfel, ajustarea prețului este permisă de legislația în vigoare, scopul legiuitorului fiind acela de a evita prejudicierea contractanților și suportarea de către aceștia a unor pierderi generate de evoluția în timp a prețurilor elementelor ce compun oferta tehnică, întrucât astfel de schimbări economice sunt independente de culpa furnizorilor, este proporțional și echilibrat ca acestea să fie suportate de către Autoritatea contractantă.

Necesitatea ajustării prețului derivă și din durata îndelungată a contractului (24 luni + perioada de garanție de 5 ani/350.000 km), care poate genera schimbări majore în evoluția prețurilor. Aceste schimbări pot fi cauzate atât de dinamica firească a prețurilor pe piață, cât și de circumstanțe imprevizibile ce nu puteau fi prevăzute la momentul depunerii ofertelor.

În acest context, se impune modificarea clauzei 16.1 în sensul includerii:

- unei clauze de revizuire a prețului potrivit art. 5 alin. (1) din Instrucțiunea ANAP ce cuprinde o formulă de revizuire a prețului și un ~~coeficient de ajustare aplicat la valoarea contractului prin raportare la elemente precum: rata anuală a inflației, indicele de creștere a salariului minim brut lunar sau indicele de creștere a câștigului salarial mediu brut lunar în ramura CAEN (la 2 cifre) în care se încadrează executantul, indicele prețurilor menționate la art. 5 alin. (2) din Instrucțiunea ANAP, după caz;~~

- unei clauze de actualizare a prețului potrivit art. 6 alin. (1) din Instrucțiunea ANAP, care va opera în cazul apariției unor situații imprevizibile.

[REDACTED] consideră că se impune modificarea clauzei 21.3 privind daunele-interese, întrucât aceasta stabilește daune-interese excesive plătibile de către operatorul economic în ipoteza unei executări parțiale. Ori, obiectul contractului nu este susceptibil de o executare parțială care ar face imposibilă realizarea obiectului contractului în integralitatea sa, astfel că această clauză nu se justifică, însă existența ei poate da naștere la interpretări și chiar dispute.

O astfel de prevedere este excesivă și, pe cale de consecință, reductibilă de către instanță în condițiile art. 1541 alin. (1) lit. b) din Codul civil. Pentru a asigura un echilibru între părțile contractante, se impune eliminarea acestei clauze și stabilirea daunelor-interese aferente neexecutării parțiale în conformitate cu valoarea/cuquantumul obligațiilor neexecutate.

[REDACTED] apreciază că se impune modificarea clauzei 21.7 privind denunțarea unilaterală, în sensul acordării acestui drept autorității contractante, doar în ipoteza în care circumstanțele imprevizibile sunt generate de situații de forță majoră, caz fortuit sau motive de interes public consacrate prin acte normative la nivel central. În caz contrar, această clauză este disproporționată, conferind libertate nelimitată autorității contractante în a decide circumstanțele ce pot fi încadrate ca fiind imprevizibile.

Pentru a justifica încetarea contractului, circumstanțele imprevizibile trebuie să afecteze în mod semnificativ derularea contractului, nefiind suficientă apariția lor, așa cum se prevede în forma actuală a clauzei.

Acest raționament a fost consacrat și în jurisprudența CNSC prin care s-a stabilit că deși legislația recunoaște dreptul autorităților contractante de a introduce o clauză de denunțare unilaterală, „acest drept nu poate fi folosit discreționar” în sensul că „orice circumstanță care nu a putut fi prevăzută la data încheierii contractului poate conduce la denunțarea unilaterală a contractului, fără nicio explicație privind efectele pe care aceste circumstanțe le are/ poate avea asupra derulării contractului, respectiv asupra interesului public”.

[REDACTED] consideră că se impune modificarea clauzei 24.6 din contract privind cazul fortuit, întrucât aceasta este excesivă, eliminarea cazului fortuit drept cauză de exonerare de răspundere contractuală, cel puțin raportat la circumstanțele determinate de pandemia generată de COVID-19.

Față de acest aspect, [REDACTED] a ~~invocat incidența art. 1351 alin. (3) din Codul Civil. Astfel, este inechitabilă alegerea autorității contractante de a atrage răspunderea furnizorului și în situațiile în care acesta se confruntă cu situații pe care nu le poate prevedea sau împiedica în vreun fel.~~

Clauza 24.6 din contract apare astfel excesivă cel puțin raportat la condițiile actuale de pe piață datorate pandemiei de COVID-19. Este evident faptul că pandemia și măsurile dispuse de statele membre pentru a o preveni, au îngreunat activitatea economică a multor operatori economici din industrie, dar și a dezechilibrat semnificativ și bugetele autorităților contractante (inclusiv în ceea ce privește fondurile europene).

Astfel, [REDACTED] consideră că aceste efecte generate de măsurile de restricție întreprinse la nivel local/guvernamental nu pot fi ignorate. De asemenea, există riscul unor potențiale noi măsuri restrictive cu impact pentru viitor.

Autoarea contestației a învederat faptul că, la acest moment toți ofertanții dar și autoritatea contractantă au cunoștință de probabilitatea intervenirii unor consecințe ca urmare a acestei pandemii. Or acest fapt, poate duce la interpretarea că acele evenimente nu se pot încadra în noțiunea de forță majoră (evenimentul nefiind absolut imprevizibil și invincibil, în condițiile actuale), ceea ce la rândul său se va traduce prin a pune în sarcina ofertanților eventualele consecințe și a limita mecanismele contractuale care pot echilibra situația contractuală (și care ar putea salva chiar continuarea/îndeplinirea contractului). În acest context, [REDACTED] „sugerează” modificarea clauzei mai sus menționate în sensul includerii unei excepții de la regula excluderii cazului fortuit, și anume sintagma: „cu excepția situațiilor de caz fortuit datorate pandemiei de COVID-19 și efectelor acestora asupra activității părților”.

Această exceptare are rolul de a asigura o executare echilibrată a contractului, adaptată la noile realități sociale și economice, fără a afecta mecanismele de protecție contractuală pe care autoritatea contractantă le are la dispoziție pentru a sancționa furnizorul în caz de neexecutare nejustificată. Mai mult, această prevedere profită și autorității contractante, care poate fi, la rândul ei, pe de o parte, afectată de efectele imprevizibile și insurmontabile ale pandemiei de COVID-19, iar, pe de altă parte, limitată în identificarea unor mijloace contractuale care să permită contractantului executarea contractului.

[REDACTED] consideră că se impune obligarea autorității contractante la prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, astfel încât operatorii economici să poată beneficia de un interval de timp suficient pentru pregătirea documentelor de calificare și elaborarea ofertelor.

În dovedire, contestatoarea [REDACTED] SA a depus, în copie, un set de înscrisuri.

Prin adresa nr. 29222/1428/C5/21.07.2020, Consiliul a solicitat contestatoarei [REDACTED], în temeiul art. 61<sup>1</sup> alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, modificată și completată prin OUG nr. 114/2020, să transmită, în termen de 5 zile de la data sesizării Consiliului, sub sancțiunea respingerii contestației, ca inadmisibilă, recipisa de consemnare a cauțiunii, în original, în cuantum de 220.000,00 lei, modalitatea de constituire a cauțiunii urmând a se face conform art. 1057 din Codul de procedură civilă, coroborat cu art. 68 din Legea nr. 101/2016 la CEC BANK - SA sau la orice altă instituție de credit care efectuează astfel de operațiuni, pe numele părții respective, la dispoziția CNSC.

Totodată, Consiliul a solicitat contestatoarei [REDACTED] [REDACTED], în temeiul dispozițiilor art. 20 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să comunice, în termen de cel mult 3 (trei) zile de la

primirea corespondenței, contestația și împuternicirea avocațială în original.

Prin corespondența neînregistrată și nedată la emitentă, înregistrată la Consiliu sub nr. 29093/21.07.2020, [REDACTED] a depus, în original, Recipisa de consemnare nr. 206394466/1 eliberată la data de 20.07.2020 de CEC BANK – Sucursala Victoriei, în sumă de 220.000,00 RON.

Prin corespondența neînregistrată și nedată la emitentă, înregistrată la Consiliu sub nr. 29094/21.07.2020, [REDACTED] a depus, în original, Recipisa de consemnare nr. 206394592/1 eliberată la data de 20.07.2020 de CEC BANK – Sucursala Victoriei, în sumă de 1.057.870,00 RON.

Prin corespondența neînregistrată și nedată la emitentă, înregistrată la Consiliu sub nr. 29424/22.07.2020, [REDACTED] a depus, în original, contestația neînregistrată și nedată la emitentă și împuternicirea avocațială.

Autoritatea contractantă a transmis punctul de vedere nr. 100485/22.07.2020, înregistrat la Consiliu sub nr. 29496/22.07.2020, privind contestația formulată de [REDACTED], prin care, referitor la decalarea corespunzătoare a tuturor termenelor aplicabile procedurii cu durata necesară pentru soluționarea contestației, autoritatea contractantă a precizat că va prelungi termenul limită de depunere a ofertelor corelat cu perioada în care procedura s-a aflat în suspendare, precum și a celorlalte termene aferente procedurii.

Referitor la cererea contestatoarei privind obligarea sa la adoptarea de măsuri de remediere în sensul modificării/eliminării unor elemente din documentația de atribuire a procedurii, autoritatea contractantă a precizat următoarele:

Conform art. 178 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, cerințele privind capacitatea tehnică și profesională pot viza în special existența unui nivel corespunzător de experiență prin raportare la contractele executate în trecut, operatorul economic putând face dovada îndeplinirii cerințelor prin prezentarea informațiilor și documentelor menționate la art. 179 alin. (1) din Legea nr. 98/2016. Autoritatea contractantă are dreptul de a stabili în cadrul documentației de atribuire cerințe privind capacitatea tehnică și profesională necesare și adecvate pentru a se asigura că operatorii economici dețin resursele și experiența necesare pentru execuția contractului la standardele de calitate corespunzătoare.

~~Toate cerințele privind capacitatea au legătură directă și sunt proporționale cu obiectul contractului de achiziție publică.~~

~~Cerința privind experiența nu trebuie să fie identică, ci similară cu obiectul contractului și a fost formulată astfel încât să nu genereze o restrângere a concurenței. Autoritatea contractantă nu a impus un plafon valoric sau cantitativ, motivat de faptul că, fiind vorba de un contract de livrare de produse se consideră că un potențial ofertant ar putea îndeplini cu succes contractul indiferent că a livrat 1 tramvai, cât și 9, 10 sau 20 tramvaie (în funcție de lotul/loturile ofertate). Pe lângă acest aspect, autoritatea contractantă a menționat faptul că un astfel de contract se~~

poate întinde pe durata mai multor ani, autoritatea contractantă dorind să asigure o concurență cât mai mare, datorită experienței legate de proceduri de achiziție similare, unde concurența a fost redusă.

Totodată, ținând cont de valoarea estimată mare, pentru a nu restricționa accesul la procedură al unor potențiali ofertanți, autoritatea contractantă a optat să nu impună un plafon valoric și cantitativ.

Conform art. 2 din Instrucțiunea ANAP nr. 2/2017, autoritatea/entitatea contractantă stabilește cerințele minime de calificare și selecție precizate la art. 1, în corelare cu principiul proporționalității, cu scopul de a obține o confirmare că operatorii economici care demonstrează îndeplinirea respectivelor cerințe au capacitatea și experiența necesară pentru a gestiona și duce la bun sfârșit, în condițiile de performanță impuse prin caietul de sarcini, contractul de achiziție publică/de achiziție sectorială/acordului-cadru ce urmează a fi atribuit.

La stabilirea cerințelor minime de calificare și selecție, autoritățile/entitățile contractante vor ține cont de aspecte precum: complexitatea, volumul, durata, valoarea și natura contractului de achiziție publică care urmează a fi încheiat, fără a se impune îndeplinirea unor condiții ce nu prezintă relevanță sau sunt disproporționate în raport cu scopul menționat anterior. Astfel, autoritatea contractantă consideră că nesolicitarea unui plafon valoric sau cantitativ nu reprezintă relevanță în speță.

Operatorul economic menționează că „producerea, montajul, livrarea, mentenanța unui număr semnificativ de 49 tramvaie (în funcție de loturile ofertate 9/10/20) necesită o experiență vastă”, iar „termenul de livrare a celor 49 tramvaie este de 22 luni (...) un termen relativ scurt raportat la cantitatea produselor (...) necesită o capacitate de producție considerabilă”. Autoritatea contractantă a precizat că tocmai acesta a fost motivul pentru care a decis lotizarea procedurii de atribuire și anume să ofere posibilitatea tuturor operatorilor economici interesați, să depună oferta în funcție de capacitatea concretă de producție și livrare. Operatorii economici nu au obligația de a depune ofertă pentru toate loturile, la momentul depunerii ofertelor având posibilitatea de a alege lotul/loturile pentru care ofertează prin raportare la propriile capacități. Contestatoarea, în tot cuprinsul contestației, se raportează, în mod eronat, la întreaga cantitate a procedurii de atribuire, argumentând existența unei cerințe, neproporționale cu trimiterea la nivelul maxim al cantității ce urmează a fi achiziționată, în condițiile în care procedura se derulează pe loturi.

---

Astfel, autoritatea contractantă a stabilit cerința privind experiența similară pentru a nu restricționa participarea operatorilor economici de profil, la procedura de atribuire și pentru a asigura o concurență adecvată. Prin faptul că autoritatea contractantă nu a impus un prag valoric pentru experiența similară, a urmărit stabilirea unor cerințe de calificare care să permită oricărui operator economic interesat să depună ofertă. Autoritatea contractantă consideră că, în cazul în care ofertantul a livrat un tramvai, care a fost recepționat și pus în funcțiune, de către operatorul economic de profil, este suficient în vederea dovedirii experienței, având în vedere că procesul de producție a tramvaielor este unul repetitiv și identic (fiind

același produs). Mai mult, autoritatea contractantă a prevăzut în documentația de atribuire dreptul furnizorului de a solicita beneficiarului, respectiv UAT-urile beneficiare plăti în avans, fără dobândă, în vederea furnizării produselor din contract.

Astfel, demararea procesului de producție a tramvaielor este susținută financiar de beneficiar, iar experiența similară solicitată este suficientă pentru dovedirea capacității de producție și furnizarea tramvaielor ce fac obiectul procedurii.

Documentația de atribuire a fost verificată, aprobată și publicată de către ANAP.

Față de aceste aspecte, autoritatea contractantă menține cerințele din documentația de atribuire, considerând că nu sunt încălcate prevederile art. 49 și art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016, nefiind încălcat tratamentul egal și nici prevederile art. 31 alin. (1) din HG nr. 395/2016, aspectele clarificate prezentând relevanță și nefiind disproporționate în raport cu natura și complexitatea contractului, contestația fiind nefondată.

Referitor la critica privind faptul că anumite prevederi din documentația de atribuire contravin legislației privind achizițiile publice, respectiv faptul că [REDACTED] dorește modificarea prevederilor ce stabilesc durata de livrare a produselor, astfel cum aceasta este stabilită prin Clauza 8 din contract, autoritatea contractantă a precizat că perioada de implementare a celor 4 proiecte al căror obiect de activitate îl constituie achiziția de tramvaie cu lungimea de circa 18 m, nu poate fi prelungită, ea fiind de 48 de luni, începând cu 01.01.2019, până la 31.12.2022, conform prevederilor Ghidului Solicitantului - Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelului de proiecte cu numărul POR/2018/4/4.1/3/ în parteneriat în cadrul Programului Operațional Regional 2014- 2020. Aceste parteneriate între UAT-uri și Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației sunt încheiate în baza prevederilor OUG nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020, cu modificările și completările ulterioare și ale OUG nr. 47/2018 privind stabilirea unor măsuri de urgentare a absorbției fondurilor europene.

În concluzie, perioada privind achiziția de tramvaie de cca. 18 m, de 24 de luni, nu poate fi prelungită deoarece trebuie să se încadreze în perioada de implementare a activităților celor 4 proiecte ce nu trebuie să ~~depășească data de 31 decembrie 2022, partenerii (Botoșani, Brăila, Galați și Ploiești) având obligația implementării celorlalte activități complementare necesare, care vor contribui la îmbunătățirea serviciului~~ de transport public pe rutele vizate de proiect.

Față de aceste argumente, autoritatea contractantă menține cerințele din documentația de atribuire, considerând că nu sunt încălcate prevederile art. 49 și art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016 nefiind încălcat tratamentul egal și nici prevederile art. 31 alin. (1) din HG nr. 395/2016, aspectele clarificate prezentând relevanță și nefiind

disproporționate în raport cu natura și complexitatea contractului, contestația fiind nefondată.

În ceea ce privește solicitarea contestatoarei referitoare la eliminarea Clauzelor 10.1 și 20.1 (1) privind caracterul confidențial al contractului, autoritatea contractantă a precizat că nu este de acord cu eliminarea clauzelor. De cele mai multe ori elementele din contract (de ex. propunerea tehnică sau părți din aceasta) ce țin de confidențialitate aparțin operatorilor economici.

Cu privire la mențiunea operatorului economic că interdicția impusă furnizorului de a nu face referire la contract fără acordul prealabil și în scris al autorității contractante este de natură să afecteze participarea furnizorului la alte proceduri de atribuire, autoritatea contractantă a menționat că autoritatea contractantă are obligația potrivit art. 166 din HG nr. 395/2016, de a emite un document constatator care conține informații referitoare la îndeplinirea sau, după caz, neîndeplinirea obligațiilor contractuale de către contractant/contractant asociat pe care îl poate folosi în cadrul altor proceduri.

Prin urmare, autoritatea contractantă menține cerințele din documentația de atribuire.

Referitor la modificarea Clauzei 13.9 privind expirarea perioadei de garanție și a Secțiunii 15.1 pct. b) din caietul de sarcini, autoritatea contractantă a precizat că este de acord cu modificarea propusă, în sensul completării acestuia cu specificația referitoare la preț, astfel:

Clauza 13.9: „După expirarea perioadei de garanție, la solicitarea achizitorului, furnizorul are obligația de a asigura pe o perioadă de 30 de ani, contra cost, orice piesă sau subansamblu din componența tramvaiului care s-a defectat, la un preț care să reflecte condițiile de piață de la acel moment”.

Secțiunea 15.1 pct. b) din caietul de sarcini: „După expirarea perioadei de garanție, la solicitarea expresă a achizitorului, furnizorul are obligația de a asigura pe o perioadă de 30 de ani, contra cost, orice piesă sau subansamblu din componența tramvaiului care s-a defectat, la un preț care să reflecte condițiile de piață de la acel moment. În acest sens, va prezenta o Declarație care să confirme asigurarea producerii acestora de către producător pentru perioada de timp sus-menționată”.

Referitor la critica privind modificarea Clauzei 16.3 referitoare la modalitatea de plată, autoritatea contractantă a precizat că potrivit art. 6.1.1, art. 6.1.5. și art. 6.1.6. din Normele metodologice de aplicare a ~~prevederilor OUG nr. 146/2002 privind formarea și utilizarea resurselor derulate prin trezoreria statului, aprobată cu modificări prin Legea nr. 201/2003, cu modificările și completările ulterioare:~~

*„6.1.1. Prin operator economic, în înțelesul art. 6 din ordonanța de urgență, se înțelege: regii autonome, societăți sau companii naționale și societăți comerciale persoane juridice înregistrate fiscal în România, inclusiv filiale, sucursale sau celelalte sedii secundare ale acestora.*

*6.1.5. Începând cu data de 1 ianuarie 2004, instituțiile publice vor achită contravaloarea bunurilor achiziționate, serviciilor prestate sau lucrărilor executate în conturi de disponibilități deschise la unitățile*

trezoreriei statului numai pe numele agenților economici prevăzuți la pct. 6.1.1.

6.1.6. (...) *Contravaloarea bunurilor achiziționate, serviciilor prestate sau lucrărilor executate instituțiilor publice de către operatorii economici organizați ca societăți civile, fundații, organizații neguvernamentale, societăți cooperative sau alte forme de asociere ale acestora, alte persoane fizice sau juridice care nu se încadrează în prevederile pct. 6.1.1 se achită în conturi de disponibilități ale acestora, deschise la instituții de credit*".

Față de acestea, autoritatea contractantă a precizat că poate fi modificată clauza în acest sens, cu respectarea prevederilor actului normativ mai sus menționat.

În ceea ce privește critica privind modificarea Clauzei 18.2 referitoare la actualizarea prețului contractului, autoritatea contractantă a precizat că potrivit art. 164 alin. (8) din HG nr. 395/2016, este obligată să includă clauze de ajustare/revizuire a prețului pentru contractele care se derulează pe o perioadă ce depășește 24 luni ori în speța în cauză contractul are o durată de 24 de luni. La art. 164 alin. (7) din același act normativ se menționează dreptul autorității contractante de a include clauze de ajustare/revizuire a prețului, pentru contractele care se derulează pe o perioadă ce depășește 6 luni. Așadar, autoritatea contractantă are dreptul, dar nu și obligația de a insera clauze de ajustare/revizuire a prețului pentru contractele care se derulează pe o perioadă ce depășește 6 luni.

Raportat la mențiunile beneficiarului privind durata de garanție a produselor, autoritatea contractantă a menționat că aceasta este perioada în care furnizorul trebuie să garanteze că produsele livrate îndeplinesc cerințele de calitate.

Potrivit art. 2 lit. e) din Legea nr. 449/2003, garanția comercială este: „orice angajament asumat de vânzător față de consumator, fără solicitarea unor costuri suplimentare, de restituire a prețului plătit de consumator, de reparare sau de înlocuire a produsului cumpărat, în cazul în care acesta nu corespunde condițiilor enunțate în declarațiile referitoare la garanție sau în publicitatea aferentă”.

Față de aceste argumente, autoritatea contractantă dorește menținerea cerințelor din documentația de atribuire.

Referitor la critica privind modificarea Clauzei 21.3 referitoare la daunele-interese, autoritatea contractantă a precizat că această achiziție ~~se realizează în cadrul unui proiect finanțat din fonduri europene nerambursabile, proiect care presupune atingerea unor obiective și indicatori. Prin urmare, execuția parțială a contractului de achiziție publică~~ poate afecta realizarea obiectivelor și indicatorilor proiectului.

Autoritatea contractantă nu consideră că este în interesul achizitorului diminuarea cuantumului daunelor, mai ales că se poate ajunge în situația pierderii fondurilor FEDR.

În ceea ce privește mențiunea operatorului economic că autoritatea contractantă ar putea să încheie un nou contract de achiziție publică în situația în care nu a fost livrat întregul lot de tramvaie, autoritatea

contractantă a subliniat faptul că aceste tramvaie se achiziționează în cadrul unui proiect finanțat din fonduri europene, care are o anumită perioadă de implementare. În situația demarării unei noi proceduri de achiziții publice există riscul depășirii perioadei de implementare a proiectului și chiar a perioadei de eligibilitate a cheltuielilor (31.12.2023), situații în care aceste cheltuieli nu mai sunt eligibile în cadrul proiectului.

Autoritatea contractantă a solicitat menținerea cerințelor din documentația de atribuire.

Referitor la critica privind modificarea Clauzei 21.7 referitoare la denunțarea unilaterală, autoritatea contractantă a precizat că raportat la clauza „*Achizitorul își rezervă dreptul de a denunța unilateral contractul de furnizare, în cel mult 15 zile de la apariția unor circumstanțe care nu au putut fi prevăzute la data încheierii contractului, sub condiția notificării prestatorului cu cel puțin 3 zile înainte de momentul denunțării*”, cu privire la care se solicită un punct de vedere privind explicarea în detaliu a următorului paragraf: „*apariția unor circumstanțe care nu au putut fi prevăzute la data încheierii contractului*”, autoritatea contractantă a menționat următoarele:

Chiar din modul de formulare al clauzei se poate observa că se au în vedere situațiile imprevizibile, ceea ce înseamnă că nu pot fi prevăzute în acest moment, nici la momentul semnării contractului.

Autoritatea contractantă a învederat că forța majoră este reglementată la art. 24 din modelul de contract, prin urmare nu se impune modificarea clauzei.

În ceea ce privește critica referitoare la modificarea Clauzei 24.6 din Contract privind cazul fortuit, autoritatea contractantă a făcut trimitere la prevederile art. 1351 alin. (3) din Codul Civil, astfel, dacă părțile nu au decis altfel cazul fortuit, alături de forța majoră, înlătură răspunderea.

Autoritatea contractantă a învederat că există deja proceduri similare care au fost atribuite cu acest model de contract, cât și contracte de furnizare în plină desfășurare în care nu a fost acordată această posibilitate operatorilor economici.

În finalul punctul de vedere, autoritatea contractantă a solicitat respingerea contestației ca fiind lipsită de obiect, aceasta fiind realizată doar cu scopul de a tergiversa finalizarea procedurii și încheierea contractului și a solicitat acceptarea măsurilor de remediere propuse și respingerea celorlalte puncte conform justificărilor autorității contractante.

Prin corespondența neînregistrată și nedată la emitentă, înregistrată la Consiliu sub nr. 30554/30.07.2020, ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ a formulat „note scrise”, ca urmare a punctului de vedere exprimat de autoritatea contractantă. Astfel, autoarea contestației a precizat că își menține integral solicitările și argumentele referitoare la toate capetele de cerere, prezentate pe larg în cuprinsul contestației.

Suplimentar, a arătat că argumentele prezentate de autoritatea contractantă în sensul că cerința privind experiența similară în forma actuală este menită să nu restricționeze concurența, fiind vorba de un contract care ar putea fi îndeplinit indiferent ca ofertantul câștigător a

livrat în trecut unul sau 20 tramvaie, sunt nefondate și se impun a fi respinse de CNSC.

Deși autoritatea contractantă îi impută faptul că societatea sa s-a raportat la toate loturile ce fac obiectul procedurii în argumentația sa privind experiența similară, [REDACTED] a arătat că această opțiune nu poate fi exclusă, fișa de date permite expres ofertanților interesați participarea la toate loturile (pentru 49 tramvaie) indiferent de experiența similară a acestora. Astfel, autoritatea contractantă se supune riscului să contracteze pentru toate cele 4 loturi (49 tramvaie) cu un ofertant care în trecut a livrat un singur tramvai. Or, într-un astfel de caz, nu poate fi vorba de o capacitate tehnică și financiară suficientă pentru a susține un contract de asemenea anvergură, atât ca număr de tramvaie, cât și ca durată de livrare.

De asemenea, [REDACTED] a arătat că, și raportat la fiecare lot în parte (ce vizează 9, 10, respectiv 20 de tramvaie), cerința privind experiența similară este insuficientă. Nu se poate pretinde că un ofertant care a livrat anterior un singur tramvai (poate pentru prima dată) are capacitatea de a livra 9, 10 sau 20 tramvaie (obiectul unui singur lot) în termenul extrem de scurt solicitat de autoritatea contractantă (cel mai mic termen impus de aceeași autoritate în procedurile derulate de aceasta anterior, așa cum a arătat în contestație). Astfel, termenul scurt de livrare și numărul semnificativ de tramvaie, presupune deținerea unei experiențe semnificative de organizare a capacităților de producție și a forței de lucru care nu poate fi acumulată prin realizarea unui singur tramvai.

[REDACTED] consideră că riscul real la care se supune autoritatea contractantă în lipsa unei selecții riguroase a ofertanților ce au acces la procedură, este chiar pierderea fondurilor UE prin încălcarea termenelor prevăzute în contractul de finanțare. Or, chiar autoritatea contractantă explică în punctul de vedere cât de importantă este respectarea termenelor de livrare pentru a putea fi respectate termenele din acest contract de finanțare. S-ar aduce astfel atingere gravă principiului utilizării eficiente a fondurilor publice.

Prin urmare, [REDACTED] își menține integral solicitarea din contestație în sensul modificării cerinței privind experiența similară pentru toate motivele expuse în cuprinsul acesteia, suplimentate prin notele scrise.

Referitor la clauza 16.3, [REDACTED] a solicitat CNSC să ia act de faptul că autoritatea contractantă a acceptat solicitarea contestatoarei de a modifica această clauză în sensul indicat de societatea sa, deși, ulterior, probabil dintr-o eroare materială, autoritatea contractantă a precizat că argumentele societății sale sunt nefondate.

Referitor la susținerea autorității contractante potrivit căreia societatea sa a depus contestație pentru tergiversarea procedurii și încheierii contractului, [REDACTED] a precizat că aceste afirmații sunt nejustificate și contradictorii raportat la prevederile legale și la punctul de vedere al autorității contractante, astfel:

- dreptul de a contesta cuprinsul documentației de atribuire este un drept prevăzut expres de Legea 101/2016, la dispoziția oricărui operator economic ce se consideră vătămat într-un drept/interes legitim în legătură cu o procedură de atribuire, iar uzitarea acestui drept nu poate fi considerată drept o intenție de a tergiversa procedura.

Dreptul la contestație și cel de a solicita anumite măsuri de remediere pentru a pune documentația de atribuire în acord cu legislația relevantă reprezintă modalitatea în care operatorul economic interesat își apără drepturile și interesele legitime în legătură cu procedura, în calitate de potențial ofertant și nu presupune nicio intenție de a tergiversa procedura sau încheierea contractului;

- mai mult, nu poate fi vorba de o tergiversare a prezentei proceduri sau a încheierii contractului, din moment ce chiar autoritatea contractantă, din proprie voință, prin punctul său de vedere, a admis unele critici formulate de societatea sa și urmează să remedieze documentația de atribuire conform celor indicate în cuprinsul contestației, încă înaintea pronunțării unei decizii CNSC.

[redacted] a precizat că autoritatea contractantă a acceptat existența unor neconformități și a agreat modificarea următoarelor secțiuni, în conformitate cu cele indicate de societatea sa, respectiv modificarea clauzei 13.9 și a clauzei 16.3 din Contract, astfel cum s-a solicitat în contestație.

Mai mult, autoritatea contractantă, tot din proprie inițiativă, a admis că se impune suspendarea procedurii până la soluționarea contestației, tocmai din cauza suspiciunii unor nereguli în cadrul procedurii asupra cărora se va pronunța CNSC ca urmare a contestației formulate.

- De asemenea, nu poate fi vorba de vreo intenție a [redacted] de a tergiversa procedura, având în vedere faptul că, pe lângă [redacted], alți doi ofertanți [redacted] au contestat documentația de atribuire inclusiv sub aspectul cerinței privind experiența similară, criticată pe larg în cuprinsul celor trei contestații. Ori, în contextul în care mai mulți ofertanți critică aceeași cerință privind experiența similară (printre altele), este evident că nu poate fi vorba de vreo intenție de tergiversare, ci există argumente reale și justificate (împărtășite și de terțe părți) pentru care această cerință este contestată de operatorii economici interesați ca fiind nelegală.

În vederea respectării principiului contradictorialității, stipulat de art. 15 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, [redacted]

[redacted] a transmis dosarul cauzei, în data de 12.08.2020, dovada comunicării către autoritatea contractantă a „notelor scrise”, corespondența fiind înregistrată la Consiliu sub nr. 33289/12.08.2020.

Autoritatea contractantă a transmis adresa nr. 110695/17.08.2020, înregistrată la Consiliu sub nr. 34082/17.08.2020, reprezentând o completare a punctului de vedere nr. 100485/22.07.2020, prin care a precizat că nu consideră nefondate cerințele referitoare la experiența similară, apreciind în continuare că a procedat corect, dorind astfel să dea posibilitatea oricărui operator economic interesat să depună oferta.

În mod evident, contestatoarea dorește o restrângere a competiției, interpretând după bunul plac legislația privitoare la achizițiile publice.

Cerința referitoare la experiența similară a fost solicitată în acest fel, deoarece, procedura este reluată, tocmai datorită faptului că a fost depusă o singură ofertă inacceptabilă.

Autoritatea contractantă a reiterat faptul că documentația de atribuire a fost verificată, aprobată și publicată de ANAP. Cu atât mai mult consideră că a procedat corect, dorind astfel să dea posibilitatea oricărui operator economic interesat să depună oferte.

Autoritatea contractantă a menționat că a declarat în punctul de vedere anterior ce măsuri de remediere vor fi acceptate și consideră că nu îngrădește dreptul nici unui ofertant de a contesta procedura, cât timp sunt prezentate niște motive întemeiate.

Autoritatea contractantă consideră că aspectele criticate puteau fi soluționate printr-o simplă solicitare de clarificare și nu printr-o contestație care a întârziat până la acest moment procedura cu peste 25 de zile.

**În susținerea contestației care face obiectul dosarului nr. 1429/2020, contestatoarea** a precizat faptul că, în opinia sa, se impune decalarea termenelor procedurii corespunzător cu perioada de timp necesară pentru soluționarea contestației, pentru că termenul de depunere a ofertelor a fost foarte scurt *ab initio*, acesta fiind stabilit la data de 13.08.2020, în condițiile în care societatea sa și alți potențiali ofertanți trebuie să proiecteze un tramvai care să corespundă tuturor cerințelor MLPDA.

De asemenea, potrivit dispozițiilor art. 153 din Legea nr. 98/2016, autoritatea contractantă poate decala termenele procedurii în măsura în care se modifică semnificativ documentele achiziției.

a solicitat obligarea autorității contractante să modifice documentația de atribuire, respectiv modificarea caietului de sarcini și fișa de date, după cum urmează:

4.1.	„Solicităm punerea în acord a condiției tehnice din caietul de sarcini în <b>concordanță cu standardul 13353-5:1997</b> , după cum urmează: - la «capitolul 6.3 Dimensiuni generale constructive, Lățimea totală maxim 2.500 mm» și - la «ANEXA 1. CENTRALIZATOR PARAMETRI TEHNICI MINIMALI ȘI MAXIMALI, Lățime (maxim) 2.500 mm» Lățimea de 2500 mm este corelată cu cerința de la capitolul „7.1.2 Ușile de acces”, „La configurarea deschiderii ușilor se va ține cont de infrastructura existentă: distanța dintre axa căii de rulare a tramvaiului și marginea peronului este de 1.310 mm (1250 mm + 60 mm), iar înălțimea maximă a refugiului pentru pietoni este de 350 mm (conform SR 13353-5:1997 [69]).” <b>Lățimea de 2500 mm este definită de gabaritul de liberă trecere din standardului SR 13353-5:1997, la care corespunde infrastructura descrisă în prezentul caiet de Sarcini”.</b>
4.2.	În fișa de date la cap. „III.1.3.a) Capacitatea tehnică și/sau profesională Informații și/sau nivel(uri) minim(e) necesare pentru evaluarea respectării cerințelor menționate: Loturile: 1, 2, 3, 4 Pentru contractele de achiziție de bunuri: executarea de livrări de tipul specificat Experiența similară. Ofertanții să facă dovada livrării de produse similare în ultimii 3 ani calculați retroactiv de la data limită de depunere a ofertelor la nivelul a cel puțin unui contract”.

a precizat că dorește ca autoritatea contractantă să modifice documentația de atribuire în sensul

ca experiența tehnică și/sau profesională să poată fi dovedită și cu materialul rulant livrat în urma unor contracte de Modernizare/Reconstrucție. Acest lucru ar conduce la creșterea competitivității ofertelor, prin oferirea posibilității de acces la procedură a mai multor ofertanți, dar care au în portofoliu servicii/produse de o complexitate similară și pot onora un proiect precum cel de livrare a 49 tramvaie.

În finalul contestației sale, [REDACTAT] a precizat că la o licitație similară, autoritatea contractantă SOCIETATEA DE TRANSPORT BUCUREȘTI a acceptat la experiența similară, prezentarea unor contracte de Modernizare/Reconstrucție material rulant.

În probațiune, contestatoarea [REDACTAT] a depus, în copie, un set de înscrisuri.

Prin adresa nr. 29211/1429/C5/21.07.2020, Consiliul a solicitat contestatoarei [REDACTAT], în temeiul art. 61<sup>1</sup> alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, modificată și completată prin OUG nr. 114/2020, să transmită, în termen de 5 zile de la data sesizării Consiliului, sub sancțiunea respingerii contestației, ca inadmisibilă, recipisa de consemnare a cauțiunii, în original, în quantum de 220.000,00 lei, modalitatea de constituire a cauțiunii urmând a se face conform art. 1057 din Codul de procedură civilă, coroborat cu art. 68 din Legea nr. 101/2016 la CEC BANK - SA sau la orice altă instituție de credit care efectuează astfel de operațiuni, pe numele părții respective, la dispoziția CNSC.

Totodată, Consiliul a solicitat contestatoarei [REDACTAT], în temeiul dispozițiilor art. 20 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să comunice, în termen de cel mult 3 (trei) zile de la primirea corespondenței, contestația, în original.

Prin adresa nr. 1703/23.07.2020, transmisă prin fax, înregistrată la Consiliu sub nr. 27939/23.07.2020, [REDACTAT] a transmis Recipisa de consemnare nr. 206400116/1 din data de 22.07.2020, eliberată de CEC BANK - Sucursala Iași, în sumă de 220.000,00 RON.

Autoritatea contractantă a transmis punctul de vedere nr. 100482/22.07.2020, referitor la contestația formulată de [REDACTAT], împreună cu o copie a dosarului achiziției publice, documentele fiind înregistrate la Consiliu sub nr. 29498/22.07.2020.

În referire la cererea privind suspendarea procedurii de atribuire, autoritatea contractantă a învederat faptul că a suspendat procedura în SICAP în 20.07.2020, până la soluționarea prezentei contestații.

---

~~În ceea ce privește critica referitoare la decalarea corespunzătoare a tuturor termenelor aplicabile cu durata necesară pentru soluționarea contestației, autoritatea contractantă a învederat faptul că procedura este suspendată din data de 20.07.2020, drept urmare după soluționarea de către CNSC a contestației, va prelungi termenul limită de depunere a ofertelor corelat cu perioada în care procedura s-a aflat în suspendare, precum și a celorlalte termene aferente procedurii.~~

Privitor la critica privind modificarea documentației de atribuire, respectiv modificarea caietului de sarcini și a fișei de date, autoritatea contractantă a precizat că menține condițiile tehnice de la Capitolele 6.3

Dimensiuni generale constructive și Anexa 1. Centralizator parametri tehnici minimali și maximali, respectiv:

- la «capitolul 6.3 „Dimensiuni generale constructive”, Lățimea totală maxim 2.400 mm ( $\pm$  5 mm)» și

- la «Anexa 1. „Centralizator parametri tehnici minimali și maximali”, Lățime (maxim) 2.400 mm ( $\pm$  5 mm)».

De asemenea, autoritatea contractantă a precizat că înțelege să modifice cerința de la capitolul „7.1.2. Ușile de acces”, astfel: „La configurarea deschiderii ușilor se va ține cont de infrastructura existentă: distanța dintre axa căii de rulare a tramvaiului și marginea peronului este de 1.260 mm (1.200 + 60 mm), iar înălțimea maximă a refugiului pentru pietoni este de 350 mm (conform SR 13353-5:1997 [69])”.

Autoritatea contractantă a motivat păstrarea cerinței, având în vedere că lățimea de 2.500 mm nu poate fi acceptată de UAT-urile partenere, întrucât nu toată calea de rulare a fost modernizată iar în depouri este lățimea maximă admisibilă. De asemenea, anumite porțiuni în linie dreaptă și anumite curbe pe trasee și distanța de 100 mm dintre gabaritul maxim exterior al tramvaiului și stâlpii care susțin rețeaua de fire de contact amplasați pe mijloc, între cele două sensuri ale căii de rulare, fac imposibilă circulația în condițiile unei lățimi de 2.500 mm.

În ceea ce privește cerințele privind experiența similară stabilite, autoritatea contractantă a precizat că vizează în special existența unui nivel corespunzător de experiență, raportat la obiectul prezentului contract, care, în speță, are ca obiect furnizarea de tramvaie și nu servicii de modernizare/reconstrucție.

Conform art. 178 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, cerințele privind capacitatea tehnică și profesională pot viza în special existența unui nivel corespunzător de experiență prin raportare la contractele executate în trecut, operatorul economic putând face dovada îndeplinirii cerințelor prin prezentarea informațiilor și documentelor menționate la art. 179 alin. (1) din legea menționată anterior. Autoritatea contractantă are dreptul de a stabili în cadrul documentației de atribuire cerințe privind capacitatea tehnică și profesională necesare și adecvate pentru a se asigura că operatorii economici dețin resursele și experiența necesare pentru execuția contractului la standardele de calitate corespunzătoare.

Toate cerințele privind capacitatea au legătură directă și sunt proporționale cu obiectul contractului de achiziție publică.

Cerința privind experiența nu trebuie să fie identică, ci similară cu ~~obiectul contractului și a fost formulată astfel încât să nu genereze o~~ restrângere a concurenței. Autoritatea contractantă nu a impus un plafon ~~valoric sau cantitativ, motivat de faptul că, fiind vorba de un contract de~~ livrare de produse se consideră că un potențial ofertant ar putea îndeplini cu succes contractul indiferent că a livrat 1 tramvai, 9, 10, sau 20 tramvaie (în funcție de lotul/loturile oferite). Pe lângă acest aspect, autoritatea contractantă a menționat faptul că un astfel de contract se poate întinde pe durata mai multor ani, dorind să asigure o concurență cât mai mare, datorită experienței legate de proceduri de achiziție similare, unde concurența a fost redusă.

Tocmai pentru asigurarea unei concurențe adecvate, autoritatea contractantă menține cerința deoarece există și posibilitatea, în situația în care un operator economic nu poate îndeplini cerința referitoare la experiența similară, de a se asocia cu un alt operator economic în vederea depunerii unei oferte comune sau poate invoca susținerea unor terți, caz în care experiența similară se demonstrează prin luarea în considerare a resurselor tuturor membrilor grupului.

Autoritatea contractantă a concluzionat că își menține cerințele din documentația de atribuire și consideră că [REDACTED] a formulat contestație doar cu scopul de a tergiversa finalizarea procedurii și încheierea contractului, motiv pentru care solicită respingerea contestației ca nefondată și continuarea procedurii de atribuire.

Ulterior, [REDACTED] a transmis, prin poștă, corespondența înregistrată la Consiliu sub nr. 29734/24.07.2020, reprezentând originalul recipisei de consemnare a cauțiunii.

La data de 24.07.2020, Consiliul a înregistrat sub nr. 29777, originalul contestației nr. 1647/17.07.2020, expediată prin poștă de [REDACTED]

Autoritatea contractantă a transmis adresanr. 102766/28.07.2020, înregistrată la Consiliu sub nr. 102766/28.07.2020, reprezentând o completare a punctului de vedere nr. 100482/22.07.2020, prin care a precizat, referitor la participarea contestatoarei la proceduri similare, faptul că, după ce a solicitat clarificări și a depus contestație la 3 loturi dintre cele care fac obiectul prezentei proceduri de achiziție, contestații care au avut aceleași aspecte contestate, [REDACTED] a avut ofertele respinse ca inacceptabile, potrivit prevederilor art. 137 alin. (2) lit. b) HG nr. 395/2016, deoarece nu a încărcat nici un document în secțiunea Documente de calificare și DUAЕ.

În ceea ce privește solicitările contestatoarei referitoare la lățime, autoritatea contractantă a învederat faptul că prezentul caiet de sarcini a fost elaborat de către experții JASPERS în strânsă interacțiune cu UAT-urile beneficiare implicate. Astfel, au fost consultați [REDACTED] BOTOȘANI, [REDACTED] în cadrul operatorului local de transport din MUNICIPIUL BRĂILA, [REDACTED] de la TCE SA PLOIEȘTI, [REDACTED] operatorului de transport local de la Galați, aceștia confirmând că toate cele 4 UAT-uri au fost consultate de către autoritatea contractantă cu privire la lățimea tramvaiului, precum și faptul că lățimea de 2.400 mm a fost agreată de toate părțile beneficiare implicate. Lățimea nu poate fi de 2.500 mm, deoarece infrastructura actuală (peroanele și distanța mică dintre stâlpii care susțin rețeaua electrică și tramvai) nu permite circulația pe anumite sectoare de drum, în special în curbe.

Referitor la permiterea demonstrării experienței similare prin prezentarea de proiecte de modernizare material rulant (tramvaie, vagoane) autoritatea contractantă a precizat că își menține cele declarate în punctul de vedere nr. 100482/22.07.2020.

Prin adresa nr. 1747/27.07.2020, [REDACTED] a transmis, inițial, prin mijloace electronice (e-mail), iar ulterior, în original, prin poștă, corespondența înregistrată la Consiliu sub nr. 30066/28.07.2020, respectiv sub nr. 31043/03.08.2020, ca urmare a punctului de vedere formulat de autoritatea contractantă, invocând faptul că proiectele de achiziție tramvaie noi au început relativ recent, motiv pentru care este greu pentru un agent economic din România, să participe la o licitație la care se solicită experiență similară strict pentru o construcție nouă, cu cerințe tehnice specifice, fără a se asocia cu o companie externă.

În ceea ce privește aprecierea autorității contractante că [REDACTED] a depus contestație „doar cu scopul de a tergiversa finalizarea procedurii și încheierea contractului”, autoarea contestației a invocat interesul real față de această procedură, precizând următoarele:

1. Interesul său real pentru a participa la procedură rezultă fără putință de tăgadă din următoarele aspecte:

[REDACTED] a formulat contestații și cereri de clarificare cu privire la aproape toate procedurile similare organizate anul trecut, atât de către această autoritate contractantă, cât și de Societatea de Transport București (STB), participând la procedurile la care a putut îndeplini condițiile tehnice.

Compania a delegat specialiști pentru a face măsurători pe teren, în municipiile cărora le sunt destinate tramvaiele. Aceste măsurători au avut ca obiectiv încadrarea în condițiile impuse la punctul 7.1.2 „Uși de acces” și Anexa 1, atât pentru tramvaiele cu lățimea de 2.400 mm, cât și cu lățimea de 2.500 mm, conform SR 13353-5:1997. Concluzia acestora este că la data actuală tramvaiele cu lățimea de 2.400 mm intră în coliziune cu peroanele existente în momentul deschiderii ușilor.

Rezultă că infrastructura va necesita oricum adaptări, iar dacă tot sunt necesare adaptări, atunci acestea ar trebui realizate într-un mod care să permită o concurență cât mai mare și produse cât mai sigure și mai moderne, unicul mod în care se poate realiza acest lucru fiind respectarea, iar nu restrângerea dispozițiilor SR 13353-5:1997 care prevede lățimi de 2.500 mm (nu 2.200 cât există în prezent, nu 2.400 cât solicită autoritatea contractantă). Mai mult decât atât, standardul anterior menționat prevede distanțele de siguranță, precum și caracteristicile tehnice ale infrastructurii (cale de rulare, refugii etc), ceea ce reprezintă o altă dovadă a faptului că ~~beneficiarul final trebuie să aducă infrastructura de rulare la caracteristicile dispuse de standardul SR 13353-5:1997.~~

~~O parte din obiectul prezentei proceduri a format obiectul unor proceduri similare organizate în cursul anului 2019, proceduri nefinalizate tocmai datorită poziției autorității contractante care a menținut condiții imposibil sau extrem de dificil de îndeplinit de către ofertanții potențiali, astfel cum este și aceasta referitoare la lățimea tramvaielor.~~

Achizitorul, în conformitate cu remarca din răspunsul autorității contractante, „Motivare păstrare cerință: [...] în depouri este lățimea maximă admisibilă”, trebuie să pună la dispoziția tuturor ofertanților toate

condițiile astfel încât oferta depusă să fie cea mai bună. Or, astfel cum [redacted] a menționat anterior:

- infrastructura trebuie oricum modificată pentru a permite lățimea de 2.400 mm solicitată de autoritatea contractantă, iar dacă tot sunt necesare, acestea pot fi făcute astfel încât să asigure o concurență mult mai mare;

- standardele moderne de calitate prevăd dimensiunea de 2.500 mm, ceea ce înseamnă că și depourile ar trebui adaptate la cerințele unor tramvaie moderne, pentru a se putea asigura standardele de siguranță prevăzute de SR 13353-5:1997.

Condițiile restrictive precizate în răspunsul autorității contractante, respectiv „anumite porțiuni în linie dreaptă și anumite curbe pe trasee și distanța de 100 mm dintre gabaritul maxim exterior al tramvaiului și stâlpii care susțin rețeaua de fire de contact amplasați pe mijloc, între cele două sensuri ale căii de rulare” și „în depouri este lățimea maximă admisibilă” nu au făcut parte din documentația de atribuire.

Gabaritul de liberă trecere a unui tramvai este legiferat prin SR 13353-5:1997 care este obligatoriu, iar acesta nu se aplică discreționar și parțial acolo unde autoritatea contractantă în mod arbitrar decide.

Atâta timp cât peroanele oricum trebuie modificate, [redacted] apreciază că autoritatea contractantă nu are o altă soluție decât să aplice standardul anterior menționat, astfel cum acesta este redactat și nu să îl restrângă la lățimea de 2400 mm.

În măsura în care nu dorea să fie efectuate niciun fel de modificări, atunci autoritatea contractantă ar fi trebuit să utilizeze în documentația de licitație lățimea actuală de 2200 mm.

Altfel, [redacted] se întreabă retoric cum a ajuns autoritatea contractantă la dimensiunea de 2400 mm care este diferită, atât de cea existentă (2200 mm), cât și de cea prevăzută de standardul anterior menționat (2500 mm).

Alegerea unei dimensiuni arbitrare este de natură să creeze suspiciunea că aceasta are legătură cu un anumit produs pe care autoritatea contractantă dorește să îl favorizeze, ceea ce este în mod vădit contrar spiritului și literei legislației privind achizițiile publice.

[redacted] apreciază că orice restrângere adusă prevederilor SR 13353-5:1997 este flagrant restrictivă de concurență și poate conduce la favorizarea anumitor furnizori, ceea ce nu este nici în interesul autorității contractante și nici în cel al beneficiarilor finali.

STB SA, a demarat în 2019 procedura de achiziție a 40 tramvaie cu lungime de aproximativ 18 m (cu opțiune de alte 60 tramvaie), la care s-a permis demonstrarea experienței similare, prin prezentarea de proiecte de modernizare material rulant (tramvaie, vagoane) la un prag cantitativ impus (minim 20 vagoane). [redacted] a depus ofertă la această procedură, împreună cu terț susținător, din România, pentru pragul cifrei de afaceri, solicitat. La această procedură a mai fost depusă ofertă de o asocieră dintre companii la nivel mondial (România -

China). Chiar și așa, din 17 operatori economici înscriși, oferta a fost depusă doar de doi/două asocieri.

[REDACTAT] a precizat că tratează în mod foarte serios această procedură și a constituit cautiunea aferentă contestației, conform solicitărilor și prevederilor legale, își dorește participarea la procedură, însă, pentru motivele anterior expuse, la acest moment, procedura conține prevederi flagrant restrictive de concurență, motiv pentru care solicită admiterea contestației sale.

Prin adresa nr. 1780/30.07.2020, transmisă inițial prin mijloace electronice (e-mail), iar ulterior, în original, prin poștă, înregistrată la Consiliu sub nr. 30627/30.07.2020, respectiv sub nr. 31280/03.08.2020, [REDACTAT] a precizat că este conștientă de faptul că pentru organizarea unei proceduri de achiziții publice sunt consumate resurse financiare, de timp și umane. Intenția formulării contestației sale nu este o formă de a tergiversa această procedură, întrucât nu se obține niciun beneficiu astfel. Mai mult, sunt consumate resurse și din partea societății sale (resurse financiare blocate, specialiști dedicați etc).

[REDACTAT] alocă resurse pentru a înțelege nevoile autorităților contractante, la procedurile de achiziție publică, din sfera de activitate, precum și pentru a întocmi propuneri tehnice și financiare care să permită implementarea proiectelor în concordanță cu angajamentele asumate contractual. În ultimii 15-20 ani [REDACTAT] nu s-a angajat în nici un proiect pe care nu l-a putut duce la sfârșit, respectiv nu a fost descalificată din cauza propunerilor tehnice.

În ceea ce privește procedura la care a făcut referire autoritatea contractantă, [REDACTAT] a menționat că s-a angrenat cu toate resursele disponibile. Contestația depusă, respectiv solicitările de clarificări au creat condiții decente de participare, cu stimularea participării a cât mai multe companii, la ofertare, dar totuși a conținut destule limitări din punct de vedere tehnic. S-a luat decizia perfectării propunerii tehnice, până în ultimul moment, când deși s-a decis retragerea, aceasta nu s-a mai putut efectua. [REDACTAT]

[REDACTAT] a încărcat parțial propunerea tehnică și cea financiară. S-a decis ca ultimele documente încărcate să fie cele de înscriere și calificare, întrucât în procesul de analiză a ofertelor, autoritatea contractantă le analizează primele pe acestea. Prin neîncărcarea lor [REDACTAT] și-a asumat descalificarea, fără a presupune consum ~~suplimentar de resurse, din partea autorității contractante pentru analiza unei propuneri tehnice care nu era conformă cu standardul societății sale de ofertare.~~

Interesul pentru procedura anterioară a fost ridicat, fiind înscriși 9 ofertanți, ofertă finală fiind depusă doar de unul singur (DURMAZLAR Turcia) și care nu a fost conformă din punct de vedere tehnic.

[REDACTAT] consideră că actuala licitație prezintă, de asemenea, interes pentru companii de prestigiu/renume la nivel mondial, la această dată fiind înscrise 6 companii, fiind depuse și 2 două contestații.

Această licitație reprezintă reluarea a două licitații anulate anterior (pe motive de oferte neconforme) și apreciază faptul că acum s-a luat în considerare contestația depusă anterior, precum și solicitările de clarificări ale tuturor celor interesați de participare. Prin prezenta contestație consideră faptul că solicitarea sa cu privire la experiența similară conduce la o ofertare mai intensă, concurența fiind stimulată, iar calitatea ofertelor să fie ridicată. Proiectele de modernizare material rulant, presupun activități similare celor de livrare de material rulant nou. Mai mult, autoritatea contractantă și-a luat măsuri de protecție în cazul eșecului livrării produselor solicitate, prin garanția de bună execuție.

În ceea ce privește lățimea tramvaielor, [REDACTED] a precizat că își menține punctul de vedere comunicat în adresa nr. 1747/27.07.2020 și a subliniat faptul că punctul de vedere al autorității contractante este lipsit de orice suport legal, încercarea acesteia de a justifica neaplicarea Standardului SR 13353- 5:1997 prin așa-zise confirmări ale unor lucrători ai beneficiarilor finali nu poate fi luată în considerare de către CNSC în contextul în care Standardul anterior menționat este realizat de experți în domeniu, neutri față de beneficiarii finali și față de prezenta procedură.

[REDACTED] consideră că nici experții JASPERS și nici lucrătorii beneficiarilor finali nu pot alege arbitrar care standarde se aplică și care nu se aplică. Domeniul transporturilor este unul dinamic, astfel încât infrastructura și echipamentul de rulare trebuie aduse la standardele de siguranță și confort actuale, refuzul de a investi în upgradarea infrastructurii reprezentând un fapt care nu numai că aduce deservicii beneficiarilor finali, dar care pune și în pericol siguranța transportului pentru că nu se respectă cele mai moderne standarde.

[REDACTED] a criticat autoritatea contractantă pentru că nu menționează cum a ajuns la dimensiunea de 2400 mm, diferită atât față de cea actuală (2200 mm) și față de cea din Standardul în discuție (2500 mm), ceea ce întărește suspiciunile că a favorizat un model cu această dimensiune, dat fiind și termenul scurt pentru construcție și omologare;

[REDACTED] apreciază că autoritatea contractantă limitează în mod flagrant concurența, deși este la a treia procedură organizată cu acest obiect.

Nu în ultimul rând, [REDACTED] a subliniat faptul că actuala pandemie COVID19 va schimba și mai mult condițiile de transport, iar ceea ce se poate observa cu ochiul liber este faptul că mijloacele de transport trebuie să asigure cât mai mult spațiu pentru distanțarea socială.

În finalul adresei, [REDACTED] a reiterat faptul că tratează în mod foarte serios această procedură și a constituit cauțiunea aferentă contestației, conform solicitărilor și prevederilor legale, își dorește participarea la procedură, însă, pentru motivele anterior expuse, la acest moment, procedura conține prevederi flagrant restrictive de concurență.

Autoritatea contractantă a transmis adresa nr. 106100/03.08.2020, înregistrată la Consiliu sub nr. 31258/03.08.2020, reprezentând o completare a punctului de vedere nr. 100482/22.07.2020, prin care față de solicitările contestatoarei referitoare la lățime, a anexat „print screen”-uri ale răspunsurilor celor 4 parteneri în cadrul achiziției de 49 tramvaie de cca. 18 m (MUNICIPIILE BRĂILA, BOTOȘANI, GALAȚI și PLOIEȘTI), transmise către autoritatea contractantă după completarea

Astfel, răspunsul unanim și detaliat este că autoritatea contractantă își menține cerința din caietul de sarcini referitoare la lățimea tramvaiului de 2.400 mm ( $\pm 5$  mm). Solicitarea de a accepta lățimea de 2.500 mm periclitează circulația în siguranță a tramvaielor pe anumite sectoare, fiind chiar imposibilă pe anumite segmente de traseu sau necesită modificări radicale ale infrastructurii aferente (cea care este realizată/reabilitată prin proiecte finanțate din fonduri europene nu poate suferi modificări în 5 ani de la finalizarea perioadei de implementare), reprezentanții UAT-urilor justificând detaliat de ce nu este posibilă o asemenea lățime.

Autoritatea contractantă a precizat că printre elementele pentru care nu este acceptată o lățime mai mare de 2.400 ( $\pm 5$  mm), conform celor declarate de către reprezentanții operatorilor societăților de transport locale, se regăsesc următoarele:

- Configurația liniilor de tramvai amplasate în incinta depoului și a atelierelor de reparații nu permit efectuarea de manevre pentru un tramvai cu o lățime mai mare de 2.400 mm;

- Utilajele și dispozitivele fixe aflate pe fluxul de reparație nu permit ca lățimea tramvaielor să fie mai mare de 2.400 mm;

- O dimensiune mai mare de 2.400 mm a tramvaielor nu permit trecerea pe linie în depou față de clădirile pe lângă care este amplasată calea de rulare;

- În situația în care lățimea tramvaielor ar fi de 2.500 mm, există riscul major de accidente la trecerea tramvaielor unul pe lângă celălalt în zone în care sunt curbe.

Lățimea de 2.500 mm a tramvaiului invocată de producătorul [redacted], conform prevederii SR 13353-5:1997, este una maximă, astfel că se subînțelege că 2.400 ( $\pm 5$  mm) este o lățime care se încadrează în valoarea din standardului enunțat.

Referitor la gravele acuzații ale contestatoarei cu privire la faptul că autoritatea contractantă ar limita flagrant concurența, favorizând un anumit model, autoritatea contractantă a reiterat faptul că la întocmirea specificațiilor tehnice au fost consultați toți reprezentanții UAT-urilor beneficiare, fiind în multe cazuri imposibil de modificat infrastructura, scuarul dintre sensuri, distanța dintre sensuri, stații, etc.

Prin adresa nr. 1822/05.08.2020, transmisă inițial prin fax, iar ulterior, prin mijloace electronice (e-mail), înregistrată la Consiliu sub nr. 31767/05.08.2020, respectiv sub nr. 31779/05.08.2020, [redacted], ca urmare a completării de către autoritatea contractantă a punctului de vedere, a observat că se face o prezentare cu imagini, referitoare la gabaritul tramvaiului, în municipiul

Ploiești, titlul fiind „Dovada neacceptării lățimii de 2.400 mm de către UAT Mun. Ploiești”. Chiar și așa, [REDACTAT] apreciază că s-a avut în vedere un tramvai de tipul Tatra KT4D, care după informațiile obținute are o lățime de 2.200 mm, iar în exemplificare se poate observa faptul că un tramvai de 2.400 mm nu s-ar putea încadra în gabarit, lucru confirmat și de specialiștii societății sale și comunicat anterior.

Astfel, infrastructura va trebui modificată pentru a permite utilizarea tramvaielor mai mari de 2.200 - 2.300 mm, iar aceste modificări vor trebui făcute înainte de livrarea prototipului, care va trebui supus la probe de parcurs, în vederea omologării.

Mai mult, conform caietului de sarcini al procedurii (Cap. 1, punctul 1.1.) : *„Fișierele\*.kmz corespunzând parcursului rutelor (precum și a localizării autobazelor unde vor fi garate vehiculele) sunt anexate la prezentul CS (Anexa 9), iar ofertantul este responsabil să se asigure că tramvaiele sunt compatibile din toate punctele de vedere pentru operarea rutelor respective, inclusiv privind accesul și retragerea la garaj”.*

În vederea respectării principiului contradictorialității, stipulat de art. 15 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, adresa [REDACTAT] având nr. 1822/05.08.2020 a fost însoțită de dovada comunicării acesteia către autoritatea contractantă.

Prin adresa nr. 33098/1414/1428/1429/11.08.2020, Consiliul a informat părțile cu privire la prelungirea, cu 10 zile, a termenului de soluționare a contestațiilor formulate de [REDACTAT] și [REDACTAT], în conformitate cu prevederile art. 24 alin. (2) din Legea nr. 101/2016.

Prin adresa nr. 113461/18.08.2020, transmisă prin mijloace electronice (e-mail), înregistrată la Consiliu sub nr. 34456/18.08.2020, autoritatea contractantă a precizat faptul că în prezent procedura este suspendată din data de 20.07.2020, drept urmare după soluționarea de către CNSC a contestațiilor, va adopta măsurile de remediere și le va publica în SEAP, va prelungi termenul limită de depunere a ofertelor corelat cu perioada în care procedura s-a aflat în suspendare, precum și a celorlalte termene aferente procedurii.

La data de 19.08.2020, autoritatea contractantă a transmis prin mijloace electronice (e-mail), corespondența înregistrată la Consiliu sub nr. 34767/20.08.2020, prin care a menționat că „în ciuda faptului că ~~Ordinele de finanțare s-au semnat la sfârșitul anului 2019, data de începere a perioadei de implementare este 01.01.2019, iar cea de finalizare 31.12.2022 (48 de luni perioadă care este prevăzută în Ordin).~~ Autoritatea contractantă a anexat corespondenței sale cele 4 ordine de finanțare aferente proiectelor de achiziție mijloace de transport public – tramvaie 18 m pentru municipiile Brăila, Botoșani, Galați și Ploiești.

Ulterior, la data de 20.08.2020, autoritatea contractantă a transmis prin mijloace electronice (e-mail), corespondența înregistrată la Consiliu sub nr. 34891/20.08.2020, prin care a precizat că în temeiul OUG nr. 47/2018, Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației

(MLPDA) implementează, în parteneriat cu 26 unități administrativ-teritoriale, 18 proiecte ce au ca obiect dotarea acestora din urmă cu mijloace de transport în comun (tramvaie, troleibuze, autobuze electrice sau care folosesc orice tip de combustibil alternativ, inclusiv puncte de reîncărcare și alte echipamente, utilizate pentru prestarea serviciului de transport public local). Proiectele au fost elaborate și depuse de MLPDA în calitate de lider de parteneriat, finanțarea acestora asigurându-se prin Programul Operațional Regional - Axa Prioritară 4, Prioritatea de investiții 4, Obiectivul specific 4.1 - reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate durabilă, precum și Axa 3, Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul specific 3.2 - reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă. Proiectele au ca beneficiari parteneriatele formate dintre Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației, în calitate de lider de parteneriat și una sau mai multe unități administrativ-teritoriale, în calitate de parteneri.

Documentul prin care este aprobată finanțarea poartă denumirea de Ordin nr. ..../.... pentru finanțarea proiectului cu titlul „...”, așadar ordinul de finanțare este echivalent unui contract de finanțare.

În acest sens, autoritatea contractantă a comunicat următoarele:

*„Conform art. 1 alin. (4) lit. b din Hotărârea Guvernului nr. 399/2015 privind regulile de eligibilitate a cheltuielilor efectuate în cadrul operațiunilor finanțate prin Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european și Fondul de coeziune 2014-2020, decizia/ordinul de finanțare reprezintă actul unilateral intern prin care autoritatea de management/organismul intermediar acordă asistență financiară nerambursabilă instituției din care face parte. De asemenea, conform Ghidului solicitantului Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelului de proiecte cu numărul POR/2018/4/4.1/3/în parteneriat, Axa prioritară 4, prioritatea de investiții 4e și Ghidului solicitantului Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelurilor de proiecte cu numărul POR/2019/3/3.2/3/7REGIUNI/în parteneriat și POR/2019/3/3.2/2/ITI/în parteneriat, Axa prioritară 3, prioritatea de investiții 4e, modalitatea de acordare a finanțării și de stabilire a drepturilor și obligațiilor este prin actul juridic numit Ordin de finanțare”.*

Autoritatea contractantă a mai precizat „Ordin de finanțare = contract de finanțare”, precum și faptul că toate contractele/deciziile de finanțare trebuie să se implementeze (recepții făcute și facturi plătite)

~~între 1 ianuarie 2014 și 31 decembrie 2023 conform art. 65 alin. (2) al Regulamentului (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune~~

privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului.

Autoritatea contractantă a invocat art. 65 (2) „Cheltuielile sunt eligibile pentru o contribuție din partea fondurilor ESI dacă au fost suportate de un beneficiar și plătite între data transmiterii programului către Comisie sau data de 1 ianuarie 2014, oricare dintre aceste date este mai apropiată, și 31 decembrie 2023. În plus, cheltuielile sunt eligibile pentru contribuții din FEADR numai dacă ajutorul relevant este plătit efectiv de către agenția de plăți în perioada 1 ianuarie 2014-31 decembrie 2023”.

Astfel, dacă echipamentele nu sunt livrate cu recepție finală și plata nu este făcută către furnizor până la 31 decembrie 2023, aceste cheltuieli nu mai pot fi decontate din fonduri Europene (respectiv Programul Operațional Regional) și devin cheltuieli neeligibile care rămân în sarcina beneficiarului (în cazul de față MLPDA - bugetul de stat - se grevează bugetul de stat).

**Din documentele depuse de părți și din susținerile acestora, Consiliul constată următoarele:**

MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE, DEZVOLTĂRII ȘI ADMINISTRAȚIEI, în calitate de autoritate contractantă, a organizat, procedura de atribuire, prin „licitație deschisă”, într-o singură etapă, online, fără etapă finală de licitație electronică, a acordului-cadru/contractului de achiziție publică de furnizare având ca obiect „Achiziția de 49 tramvaie cu lungimea de cca. 18m destinate transportului public de călători”, având cod CPV: 34622100-4 (Rev. 2), prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. CN1022480/07.07.2020, stabilind „termen limită pentru primirea ofertelor sau a cererilor de participare” la 13.08.2020 ora 15<sup>00</sup>, criteriul de atribuire „cel mai bun raport calitate - preț” și valoarea estimată de 329.000.000 RON, fără TVA.

Procedura de atribuire a fost divizată în 4 loturi, după cum urmează:

- Lot nr. 1 - „Municipiul Botoșani”, având o valoare estimată de 72.000.000 RON, fără TVA;
- Lot nr. 2 - „Municipiul Brăila”, având o valoare estimată de 80.000.000 RON, fără TVA;
- Lot nr. 3 - „Municipiul Galați”, având o valoare estimată de 80.000.000 RON, fără TVA;
- Lot nr. 4 - „Municipiul Ploiești”, având o valoare estimată de 160.000.000 RON, fără TVA;

Prin Încheierea nr. 1293/C5/1414/1428/1429 din 29.07.2020, Consiliul a dispus, printre altele, următoarele:

---

„(...) Respinge, ca rămasă fără obiect, cererea de suspendare a procedurii de atribuire formulată de [REDACTAT] (Dosar nr. 1428/2020), în contradictoriu cu MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE, DEZVOLTĂRII ȘI ADMINISTRAȚIEI, în calitate de autoritate contractantă.

Respinge, ca rămasă fără obiect, cererea de suspendare a procedurii de atribuire formulată de [REDACTAT] (Dosar nr. 1429/2020), în contradictoriu cu MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE, DEZVOLTĂRII ȘI ADMINISTRAȚIEI, în calitate de autoritate contractantă.

*Împotriva prezentei încheieri se poate formula plângere în termen de 5 zile de la comunicare".*

Din documentele depuse la dosarul cauzei rezultă că autoarele contestațiilor au respectat dispozițiile art. 61<sup>1</sup> alin. (1) și alin. (2<sup>2</sup>) din Legea nr. 101/2016, după cum urmează:

[REDACTAT] a depus, prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 29427/22.07.2020, Recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 206390132/1 din 17.07.2020, eliberată de CEC Bank - Sucursala Victoria, în sumă de 220.000,00 RON.

[REDACTAT] a depus, prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 29093/21.07.2020, [REDACTAT]

[REDACTAT] a depus, în original, Recipisa de consemnare nr. 206394466/1 eliberată la data de 20.07.2020 de CEC BANK - Sucursala Victoriei, în sumă de 220.000,00 RON. Prin Încheierea nr. 1293/C5/1414/1428/1429 din 29.07.2020, prin care au respins ca fiind rămase fără obiect și cererile de suspendare a procedurii de atribuire formulate de [REDACTAT] (Dosar nr. 1428/2020) și [REDACTAT] (Dosar nr. 1429/2020), Consiliul a admis cererea depusă de [REDACTAT]

[REDACTAT] privind restituirea excedentului de cauțiune (Dosar nr. 1428/2020) și a dispus restituirea către aceasta a Recipisei de consemnare nr. 206394592/1 din 20.07.2020, emisă de CEC BANK - Sucursala Victoria, în valoare de 1.057.870 RON, reprezentând excedent de cauțiune.

[REDACTAT] a depus, prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 29734/24.07.2020, Recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 206400116/1 din 22.07.2020, eliberată de CEC Bank - Sucursala Iași, în sumă de 220.000,00 RON.

Recipisele de consemnare a cauțiunii se vor restitui în condițiile stipulate de art. 1064 din Codul de procedură civilă, coroborate cu dispozițiile art. 61<sup>1</sup> alin. (5), (6) și (7) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare.

**În ceea ce privește contestația formulată de [REDACTAT] [REDACTAT] (dosar nr. 1414/2020),** Consiliul constată următoarele:

Contestatorul a investit Consiliul cu soluționarea contestației de față, solicitând modificarea documentației de atribuire, în sensul celor arătate în contestație.

Consiliul are în vedere că obiectul supus procedurii de atribuire în ~~cauza îl constituie achiziția publică a 49 de tramvaie pentru municipiile Botoșani, Brăila, Galați și Ploiești.~~

~~Ulterior luării la cunoștință de conținutul documentației de atribuire,~~ pentru motivele evocate anterior, [REDACTAT] a depus la Consiliu contestația în analiză.

Consiliul urmează a proceda la soluționarea contestației analizând modul în care autoritatea contractantă a elaborat documentația de atribuire aferentă, sub aspectele criticate în contestație, cu luarea în considerare a legislației în vigoare în domeniul achizițiilor publice și a argumentelor transmise de către părți.

Din susținerile părților și verificările efectuate de Consiliu în SEAP, rezultă faptul că pentru achiziționarea celor 49 de tramvaie au mai fost inițiate de autoritatea contractantă 2 proceduri de atribuire, acestea fiind anulate, întrucât niciun ofertant nu a îndeplinit cerințele documentației de atribuire, numărul de participanți fiind foarte scăzut (anunțuri de participare CN 1008215/ 15.01.2019 și CN1010787/14.05.2019).

Analizând prima critică formulată de contestatoare, Consiliul constată că aceasta vizează cerința privind experiența similară din Secțiunea III.1.3.a) „Capacitatea tehnică și/sau profesională” a fișei de date a achiziției, cerință pe care o consideră nejustificat de permisivă în forma actuală.

Potrivit art. 172 alin. (3) coroborat cu alin. (5) din Legea nr. 98/2016:

*„(3) Autoritatea contractantă stabilește numai cerințe de participare care sunt necesare și adecvate pentru a se asigura că un candidat/ofertant are capacitatea juridică și financiară și competențele tehnice și profesionale pentru a executa contractul de achiziție publică/acordul-cadru care urmează să fie atribuit.*

*(5) Toate cerințele privind capacitatea solicitate de autoritatea contractantă trebuie să aibă legătură cu obiectul contractului de achiziție publică/acordului-cadru și să fie proporționale prin raportare la obiectul acestuia”.*

Conform art. 178 din Legea 98/2016:

*„(1) Autoritatea contractantă **are dreptul** de a stabili prin documentele achiziției cerințe privind capacitatea tehnică și profesională care sunt necesare și adecvate pentru a se asigura că operatorii economici dețin resursele umane și tehnice și experiența necesare pentru a executa contractul de achiziție publică/acordul-cadru la un standard de calitate corespunzător.*

*(2) Cerințele privind capacitatea tehnică și profesională stabilite de autoritatea contractantă pot viza în special existența unui nivel corespunzător de experiență, prin raportare la contractele executate în trecut.”*

Operatorul economic poate face dovada îndeplinirii cerințelor de calificare prin prezentarea informațiilor și documentelor menționate la art. 179 din Legea nr. 98/2016.

În fișa de date a achiziției, parte a documentației de atribuire elaborată de autoritatea contractantă în vederea derulării procedurii de atribuire în speță, au fost menționate cerințele minime de calificare ce urmau a fi îndeplinite de către operatorii economici participanți la procedură. Între acestea, autoritatea contractantă a stabilit la pct. III.1.3.a) Capacitatea tehnică și/sau profesională, următoarele:

*„Loturile: 1, 2, 3, 4*

*Pentru contractele de achiziție de bunuri: executarea de livrări de tipul specificat*

*Experiența similară. Ofertanții să facă dovada livrării de produse similare în ultimii 3 ani calculați retroactiv de la data limită de depunere a ofertelor la nivelul a cel puțin unui contract.”*

Totodată, autoritatea contractantă a stabilit la pct. II.1.4 Descrierea succintă a contractului sau a achiziției/achizițiilor, următoarele:

*„Achiziția de 49 tramvaie cu lungimea de cca. 18 m destinate transportului public urban de călători. (...)*

*Procedura de atribuire se derulează pe 4 loturi, după cum urmează:*

- LOT 1 Municipiul Botoșani (9 tramvaie unidireționale de cca. 18 m)*
- LOT 2 Municipiul Brăila (10 tramvaie unidireționale de cca. 18 m)*
- LOT 3 Municipiul Galați (10 tramvaie unidireționale de cca. 18 m)*
- LOT 4 Municipiul Ploiești (20 tramvaie unidireționale de cca. 18 m).”*

Solicitarea contestatorului de a introduce un plafon valoric sau cantitativ nu este întemeiată din următoarele considerente:

Cerința privind experiența similară a fost formulată astfel încât să nu genereze o restrângere a concurenței. Autoritatea contractantă nu a impus un plafon valoric sau cantitativ, motivat de faptul că, fiind vorba de un contract de livrare de produse, a considerat că un potențial ofertant ar putea îndeplini cu succes contractul, indiferent dacă a livrat 1 tramvai, 9, 10 sau 20 tramvaie (în funcție de lotul/loturile oferite). Pe lângă acest aspect, un astfel de contract se poate întinde pe durata mai multor ani, autoritatea contractantă dorind să asigure o concurență cât mai mare, datorită experienței legate de proceduri de achiziție similare, unde concurența a fost redusă.

Conform art. 2 din Instrucțiunea ANAP nr. 2/2017:

*„(1) Autoritatea/Entitatea contractantă stabilește cerințele minime de calificare și selecție precizate la art. 1, în corelare cu principiul proporționalității, cu scopul de a obține o confirmare că operatorii economici care demonstrează îndeplinirea respectivelor cerințe au capacitatea și experiența necesară pentru a gestiona și duce la bun sfârșit, în condițiile de performanță impuse prin caietul de sarcini, contractul de achiziție publică/de achiziție sectorială/acordului-cadru ce urmează a fi atribuit.*

*(2) La stabilirea cerințelor minime de calificare și selecție, autoritățile/entitățile contractante vor ține cont de aspecte precum: complexitatea, volumul, durata, valoarea și natura contractului de achiziție publică/de achiziție sectorială/acordului-cadru care urmează a fi încheiat, fără a se impune îndeplinirea unor condiții ce nu prezintă relevanță sau sunt disproporționate în raport cu scopul menționat la alin. (1).”*

În speță, autoritatea contractantă a stabilit cerința privind experiența similară astfel încât să nu restricționeze participarea operatorilor economici de profil, la procedura de atribuire și să se asigure o concurență adecvată.

Consiliul va reține, ca pertinente (relevante), în soluționarea contestației, argumentele prezentate de autoritatea contractantă în punctul său de vedere, respectiv:

*„Prin faptul că autoritatea contractantă nu a impus un prag valoric pentru experiența similară, a urmărit stabilirea unor cerințe de calificare care să permită oricărui operator economic interesat să depună oferta. (...), în aprecierea autorității contractante, dacă ofertantul a livrat un*

*tramvai, care a fost recepționat și pus în funcțiune, de către operatorul economic de profil, este suficient pentru autoritatea contractantă în vederea dovedirii experienței, având în vedere că procesul de producție/livrare a tramvaielor este unul repetitiv și identic (fiind același produs). [...]*"

Consiliul constată că, în speță, caracterul permisiv al cerinței privind experiența similară nu prejudiciază pe contestator, nu îl împiedică să depună ofertă, acesta nefiind vătămat de modul în care autoritatea contractantă a redactat cerința privind experiența similară, în speță, având incidență și principiul asumării răspunderii stipulat de art. 2 alin. (2) lit. f) din Legea nr. 98/2016.

De asemenea, Consiliul apreciază că, în cauză, sunt incidente prevederile art. 31 alin. (1) din H.G. nr. 395/2016 potrivit cărora „Autoritatea contractantă nu are dreptul de a restricționa participarea la procedura de atribuire a contractului de achiziție publică prin introducerea unor criterii minime de calificare, care:

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

Astfel, Consiliul constată că autoritatea contractantă nu poate stabili cerințe de calificare care să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate, de natură a restrânge concurența între operatorii economici, întrucât s-ar aduce atingere principiilor care stau la baza atribuirii contractului de achiziție publică, respectiv nediscriminarea și tratamentul egal, prevăzute la art. 2 alin. (2) lit. a) și b) din Legea nr. 98/2016.

Or, raportat la acest aspect, Consiliul constată că, prin impunerea acestei cerințe de calificare, autoritatea contractantă urmărește să se asigure că la procedura de atribuire în discuție vor participa ofertanți care au mai livrat produse similare, iar prin nestabilirea unui prag valoric pentru livrările de produse efectuate în ultimii 3 ani sau unui număr de contracte derulate anterior, autoritatea contractantă dă posibilitatea unui număr mai mare de operatori economici să participe la procedura de atribuire, în vederea asigurării unei concurențe reale.

De altfel, Consiliul are în vedere că în cuprinsul „Strategiei de contractare” nr. 44412/18.03.2020, modificată în urma avizului ANAP, la fila 9, la justificarea cerinței privind experiența similară, autoritatea contractantă menționează următoarele: *„Cerințele privind experiența similară stabilite de autoritatea contractantă vizează în special existența unui nivel corespunzător de experiență, prin raportare la contractele executate în trecut”.*

Astfel, Consiliul constată că tocmai stabilirea unei valori pentru livrările de produse efectuate în ultimii 3 ani ar avea ca efect restrângerea concurenței în sensul imposibilității participării la procedură al unor operatori economici care nu au livrat produse similare într-o anumită valoare, deși au capacitatea de a construi/livra tramvaie la nivelul de calitate solicitat, celor din prezenta procedură.

Într-o atare situație, Consiliul constată caracterul nefondat al criticilor formulate de [redacted] cu privire la cerința referitoare la experiența similară, motiv pentru care le respinge în consecință.

Referitor la critica privind omologarea în Uniunea Europeană, Consiliul reține următoarele:

Prin caietul de sarcini (pagina 11 și 63), autoritatea contractantă a precizat:

„2. Condiții tehnice eliminatorii (...)

oferantul declarat câștigător va obține pe cheltuiala acestuia până la data livrării primului tramvai următoarele documente: omologarea în Uniunea Europeană pentru transportul urban de călători; în acest sens, oferantul va depune la ofertă o Declarație-angajament prin care își asumă obținerea pe cheltuiala acestuia a omologării în Uniunea Europeană pentru transportul urban de călători; omologarea va fi prezentată cu 30 zile calendaristice înainte de livrarea primului tramvai conform graficului de livrare asumat de ofertant. (...)

13.1 Documente pentru fiecare tramvai

Fiecare tramvai va fi însoțit de documentație tehnică minimală în limba română:

[...] certificat de omologare în România pentru producătorii interni, iar pentru cei externi certificat de omologare obținut în țara respectivă sau în alt stat din U.E. și agrementul tehnic feroviar pentru produsul din import; acestea se prezintă beneficiarului cu cel puțin 30 zile calendaristice înainte de livrarea primului tramvai”.

De asemenea, Consiliul reține că în cadrul modelului de contract de furnizare, inclus în documentația de atribuire, art. 14.6, autoritatea contractantă a menționat următoarele:

„Fiecare tramvai va fi însoțit de următoarea documentație tehnică în limba română:

- Manual de exploatare/conducere tramvaie, pentru vatman;
  - Carnet service, pașaport;
  - Certificat de garanție;
  - Certificat de calitate;
  - Certificatul de conformitate (CoC), în original, în limba română;
  - Certificat de omologare în România pentru producătorii interni, iar pentru cei externi certificat de omologare obținut în țara respectivă sau în alt stat din U.E. și agrementul tehnic feroviar pentru produsul din import în termen de șase luni de la câștigarea licitației;
  - Cartela de date (echiparea cu agregatele principale: serii, marcă, tip);
- (...)”.

În ceea ce privește solicitarea contestatorului ca omologarea să fie prezentată odată cu oferta, Consiliul o apreciază ca neîntemeiată, pentru următoarele motive:

- Autoritatea contractantă a întocmit o documentație permisivă, nu a restricționat posibilitatea de ofertare și a unor tramvaie neomologate la

momentul ofertării, oferind posibilitatea obținerii și prezentării acesteia cu cel puțin 30 de zile calendaristice înainte de livrarea primului tramvai.

- chiar dacă omologarea poate fi catalogată drept „etichetă”, în sensul art. 157 din Legea nr. 98/2016, aceasta nu poate fi impusă la depunerea ofertei, deoarece ar duce la restrângerea concurenței.

Conform dispozițiilor art. 3 lit. u) din Legea nr. 98/2016, „*eticheta*” reprezintă „*orice document, **certificat** sau atestare care confirmă că lucrări, produse, servicii, procese sau proceduri îndeplinesc anumite cerințe*”, în speță fiind relevante prevederile art. 157 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, care stipulează următoarele: „*În cazul în care autoritatea contractantă intenționează să achiziționeze (...) produse (...) cu anumite caracteristici de mediu, sociale sau de altă natură, aceasta **poate solicita prin specificațiile tehnice, factorii de evaluare sau prin condițiile de executare a contractului o etichetă specifică drept dovadă că (...) produsele corespund cerințelor solicitate (...)***”.

Consiliul va reține în soluționarea contestației argumentele prezentate de autoritatea contractantă în punctul său de vedere, respectiv:

„*Termenele de livrare impuse prin caietul de sarcini (17 luni pentru primul tramvai, respectiv 22 de luni pentru restul tramvaielor) se referă la toate cele 4 loturi ce însumează 49 tramvaie). În consecință, ofertanții au posibilitatea de a oferta fie pentru toate cele 4 loturi, fie doar pe loturi, respectiv Lot 1. Municipiul Botoșani - 9 tramvaie, Lot 2. Municipiul Brăila - 10 tramvaie, Lot. 3. Municipiul Galați - 10 tramvaie și Lot 4. Municipiul Ploiești - 20 tramvaie. În oricare dintre situațiile sus-menționate, conform perioadei de omologare recomandate de Autoritatea Feroviară Română - AFER, organismul tehnic specializat al Ministerului Transporturilor care acordă asistență tehnică de specialitate și efectuează expertize în domeniul transporturilor feroviare, cu metroul și urban pe șine, 17 luni reprezintă o perioadă suficientă realizării procedurii de fabricare, omologare și efectuare a testelor aferente în timp util pentru produsele neomologate la momentul ofertării, testul de oboseală la boghiu având o durată de aproximativ 2 luni.*”

În ceea ce privește mențiunea contestatorului potrivit căreia „*cerința privind omologarea în Uniunea Europeană reprezintă o cerință a experienței deținute de ofertanți*”, Consiliul o consideră ca fiind eronată întrucât există posibilitatea ca operatorul economic ofertant să fi produs și furnizat tramvaie omologate de o altă capacitate și/sau alte specificații decât cele ce fac obiectul prezentei proceduri, însă nu deține omologare pentru produsul „*tramvaie cu lungimea de cca. 18 m*”. În această situație nu înseamnă că operatorul economic nu deține experiență similară.

În contextul analizării criticii în discuție, Consiliul reține că autoritatea contractantă este de acord cu modificarea sintagmei „*pentru transport urban de călători*” în sensul înlocuirii acesteia cu sintagma „*pentru transportul urban pe șine*”.

Autoritatea contractantă este de acord și cu completarea textului punctului 13.1 și corelarea sa cu prevederea din Anexa 2.3 din Caietul de sarcini și art. 14.6 din modelul de contract, astfel:

«Fiecare tramvai va fi însoțit de documentație tehnică minimală în limba română: [...]

- Autorizația de furnizor în domeniul transportului urban pe șine (tramvaie, calea de rulare și al sistemului de energo-alimentare al acestora) și certificatul de omologare tehnică feroviară a tramvaiului, eliberate de Autoritatea Feroviară Română - AFER pentru producătorii interni»

Ofertanții în conformitate cu prevederile din Legea 92/2007 trebuie să facă dovada faptului că dețin autorizație de furnizor feroviar în domeniul transportului urban pe șine (tramvaie, calea de rulare și al sistemului de energo-alimentare al acestora) și certificate de omologare tehnică feroviară, eliberate de AFER - pentru producătorii interni, **sau că sunt membrii ai unei anumite organizații care le dă posibilitatea legală să execute obiectul prezentului contract așa cum sunt acestea menționate în cadrul autorizațiilor și certificărilor solicitate (...)**”.

Autoritatea contractantă a achiesat și la critica de la pct. D din contestație, respectiv:

„În esență și în concret solicitarea este aceeași indiferent de țara de origine a furnizorului, respectiv să dețină certificat de omologare obținut într-un stat membru al UE.

Autoritatea contractantă este de acord și cu modificarea și corelarea cerințelor din Anexa 2.3 (pag. 92) și punctul 13.1 (pag. 63), astfel:

«Anexa 2.3 S-a verificat existența următoarelor documente: [...]

- Copii după certificatul de omologare în România pentru producătorii interni, iar pentru cei externi certificatul de omologare obținut în Uniunea Europeană pentru transportul urban pe șine și agreementul tehnic feroviar pentru produsul din import; [...]

Punctul 13.1 Fiecare tramvai va fi însoțit de documentație tehnică minimală în limba română:

[...]

- certificat de omologare în România pentru producătorii interni, iar pentru cei externi certificat de omologare obținut în Uniunea Europeană pentru transportul urban pe șine și agreementul tehnic feroviar pentru produsul din import; acestea se prezintă beneficiarului cu cel puțin 30 de zile calendaristice înainte de livrarea primului tramvai; [...]

Autoritatea contractantă a modificat și corelat cerințele de la art. 14.6 (pag. 92) și punctul 13.1 (pag. 63) din Caietul de sarcini, astfel:

«Punctul 13.6 Fiecare tramvai va fi însoțit de documentație tehnică minimală în limba română:

[...]

- certificat de omologare în România pentru producătorii interni, iar pentru cei externi certificat de omologare obținut în Uniunea Europeană pentru transportul urban pe șine și agreementul tehnic feroviar pentru produsul din import; acestea se prezintă beneficiarului cu cel puțin 30 de zile calendaristice înainte de livrarea primului tramvai; [...]

Art. 14.6 din modelul de contract:

Fiecare tramvai va fi însoțit de următoarea documentație tehnică în limba română: [...]

- certificat de omologare în România pentru producătorii interni, iar pentru cei externi certificat de omologare obținut în Uniunea Europeană pentru transportul urban pe șine și agreementul tehnic feroviar pentru produsul din import; acestea se prezintă beneficiarului cu cel puțin 30 de zile calendaristice înainte de livrarea primului tramvai; [...]».

Din cele de mai sus reiese că autoritatea contractantă a achiesat la o parte din solicitările contestatorului, dar având în vedere faptul că procedura de atribuire este suspendată, aceasta nu le-a putut publica în SICAP, astfel încât măsurile propuse nu sunt efective, autoritatea contractantă având obligația de a le publica pentru ca toți operatorii economici interesați să ia cunoștință de acestea, motiv pentru care Consiliul va admite criticile contestatorului la care autoritatea contractantă a achiesat.

În acest context, Consiliul constată că pentru respectarea principiilor transparenței și al tratamentului egal, stipulate de art. 2 alin. (2) lit. b) și d) din Legea nr. 98/2016, se impune ca autoritatea contractantă, după reluarea procedurii de atribuire, să publice în SICAP aceste măsuri de remediere la care a achiesat.

În ceea ce privește afirmația contestatorului cu privire la faptul că se opune modificării efectuate de autoritatea contractantă prin punctul de vedere, în sensul introducerii paragrafului „**sau că sunt membrii ai unei anumite organizații care le dă posibilitatea legală să execute obiectul prezentului contract așa cum sunt acestea menționate în cadrul autorizațiilor și certificărilor solicitate**”, Consiliul apreciază că aceasta apare ca o critică la justificarea autorității contractante cu privire la o propunere de modificare a documentației de atribuire, contestatoarea neindicând ce text de lege încalcă această precizare a autorității contractante, legislația în vigoare oferind acesteia dreptul de a remedia documentația de atribuire și din proprie inițiativă, fiind irelevantă că această solicitare se află sau nu în contestație. De vreme ce contestatoarea nu dovedește că o vatămă, această justificare nu poate fi înlăturată.

Referitor la critica autorității contractante privind factorii de evaluare, Consiliul reține că aceștia sunt stabiliți de către autoritatea contractantă în fișa de date la cap. II.2.5) Criterii de atribuire „*Cel mai bun raport calitate-preț*”: (...)

**II.1. Număr suplimentar de călători transportați – max. 14 pct.**

**II.1.1. Nr. suplimentar călători transportați în picioare (max. 7 pct. - 7%).** Tramvaiele vor avea o capacitate de transport totală de 68 călători transportați în picioare.

Nr. min. de locuri suplimentare pentru călători transportați în picioare, care va fi punctat este de 1 loc, iar nr. max. de 20. Orice ofertă cu un nr. de locuri suplimentare mai mare de 20 pers., nu va fi punctată suplimentar. Ofertele cu mai puțin de 68 de locuri vor fi neconforme.

**II.1.2. Nr. suplimentar călători transportați pe scaune (max. 7 pct. - 7%).** Tramvaiele vor avea o capacitate de transport de minim 32 pers. pe scaune fixe, nerabatabile, din care minim 6 accesibile din low floor.

Nr. minim de locuri suplimentare pentru călătorii transportați pe scaune, care va fi punctat este de 1 loc, iar nr. maxim este de 8. Orice ofertă cu

un nr. de locuri suplimentare pe scaun mai mare de 8 nu va fi punctată suplimentar. Ofertele cu mai puțin 32 pers. pe scaune fixe nerabatabile din care 6 accesibile din low floor, vor fi neconforme. (...)

## **II.2. Factor: Perioada de garanție extinsă (maxim 6 puncte – 6%)**

Perioada de garanție extinsă va asigura beneficiarul de o cheltuială cât mai eficientă a fondurilor publice, prin minimizarea costurilor legate de întreținerea/repararea/înlocuirea tramvaielor în ansamblu și a componentelor acestora.

Conform Caietului de Sarcini, garanția funcționării tramvaielor bidirecționale: minim 350.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare. Garanția se referă la tramvai în ansamblu și la toate componentele acestuia (altele decât cele enunțate la punctul 15. Garanții). Nr. minim de ani pentru garanția extinsă, care va fi punctată este de 1 an suplimentar perioadei de garanție obligatorie sau 70.000 km, iar nr. maxim este de 5 ani suplimentar perioadei de garanție obligatorie sau 350.000 km. Orice ofertă cu un nr. de ani de garanție extinsă mai mare de 5 ani suplimentar perioadei de garanție obligatorie sau 350.000 km, nu va fi punctată suplimentar. Ofertele cu garanția sub 5 ani vor fi declarate neconforme.”

Consiliul reține că justificarea acestor factori de evaluare se regăsește în cadrul „Strategiei de contractare, modificată în urma avizului ANAP”.

Criticile cu privire la acești factori de evaluare vor fi respinse ca nefondate, având în vedere că, așa cum justifică și autoritatea contractantă, numărul suplimentar de călători și garanția extinsă sunt factori importanți în ceea ce privește achiziția unor astfel de mijloace de transport în comun. Astfel, în acest sens, argumentele autorității contractante, prezentate în punctul de vedere, sunt următoarele:

„Factorul «număr suplimentar de călători» are în vedere atât numărul suplimentar de călători transportați în picioare, cât și numărul de călători transportați pe scaune. Creșterea numărului de călători transportați în picioare este importantă mai ales în orele de vârf, când numărul de călători crește substanțial față de media zilnică, iar numărul de călători transportați pe scaune este important în restul orelor, asigurând un confort sporit pasagerilor, în special persoanelor cu dizabilități și vârstnice. Scopul ambelor criterii este de a crește numărul de persoane care vor utiliza transportul public.

Factorul garanție extinsă a fost luat în considerare pentru minimalizarea cheltuielilor autorităților contractante, urmărind astfel eficientizarea utilizării fondurilor publice.

Autoritatea contractantă urmărește obținerea unui avantaj financiar, în valoarea estimată nefiind incluse și costuri suplimentare pentru garanția extinsă de peste 5 ani, astfel s-a luat în considerare punctarea operatorilor economici prin acest factor, considerat un beneficiu pentru autoritatea contractantă.

Autoritatea contractantă este protejată pentru o perioadă cât mai lungă de timp de cheltuieli neprevăzute cum sunt: cheltuieli de întreținere, piese a căror uzură se deteriorează, repararea sau înlocuirea unor defecțiuni.”

Prin urmare, un număr mai mare de călători decât numărul de călători minim impus prin caietul de sarcini și existența unei garanții extinse, reprezintă avantaje evidente în favoarea autorității contractante.

În aceste condiții Consiliul reține, contrar susținerilor contestatoarei, că stabilirea factorilor de evaluare a fost făcută cu respectarea dispozițiilor art. 32 alin. (8) din HG nr. 395/2016 potrivit cărora: *„Atunci când stabilește factorii de evaluare a ofertelor, autoritatea contractantă nu are dreptul de a utiliza factori care: (...)*

*b) nu reflectă un avantaj pe care autoritatea contractantă îl poate obține prin utilizarea factorului de evaluare respectiv”.*

De asemenea, Consiliul constată că, la stabilirea factorilor de evaluare, autoritatea contractantă a ținut seama și de prevederile art. 187 alin. (5) lit. a) din Legea nr. 98/2016, respectiv de *„calitatea, inclusiv avantajele tehnice, caracteristicile estetice și funcționale, accesibilitatea, conceptul de proiectare pentru toți utilizatorii, caracteristicile sociale, de mediu și inovatoare și comercializarea și condițiile acesteia”.*

Nu poate fi reținută încălcarea de către autoritatea contractantă a prevederilor art. 189 alin. (1) și alin. (2) din Legea nr. 98/2016 în condițiile în care prin factorii de evaluare analizați se asigură o concurență reală între operatorii economici, fiind însoțiți de o metodologie de punctare clară.

Operatorii economici pot opta pentru ofertarea unui tramvai cu un număr mai mare de locuri în picioare/sau pe scaune pentru a obține un punctaj mai mare, interesul autorității contractante fiind evident acela de a transporta călători cu un mijloc de transport în număr cât mai mare cu condiția ca lungimea maximă de 18 m să nu fie depășită din motive obiective pe care, de altfel, în caietul de sarcini autoritatea contractantă le-a justificat.

Un număr suplimentar de călători urmează a se puncta suplimentar, constituind atât un avantaj al autorității contractante cât și un avantaj în punctarea suplimentară a ofertei pentru operatorii economici care pot depune o astfel de ofertă.

Factorii de evaluare (număr suplimentar de călători transportați, garanția extinsă) sunt calitativi, clar exprimați în conformitate cu art. 187 alin. (4) și (5) din Legea nr. 98/2016 și nu conduc la o libertate de apreciere nelimitată [art. 189 alin. (1) din Legea nr. 98/2016].

În privința factorilor de evaluare a ofertelor, Consiliul constată că autoritatea contractantă nu a încălcat prevederile legale aplicabile în etapa de stabilire a regulilor de departajare a ofertelor, așa cum se regăsesc la art. 187 și următoarele din Legea nr. 98/2016.

~~În fapt, autoritatea contractantă a apreciat că singurele avantaje care sunt definitorii în achiziționarea și utilizarea viitorului tramvai ar fi prețul de achiziție, număr suplimentar de călători transportați, garanția extinsă.~~

Factorii de evaluare aleși, corespund necesităților obiective ale autorității contractante și nu dau posibilitatea unei contestații bazate pe evaluări subiective asupra unor parametri tehnici folosiți de diverși producători.

Având în vedere aceste prevederi legale, stabilirea ponderilor relative este atribuția exclusivă a autorității contractante, legislația din domeniul achizițiilor publice nu impune autorității să stabilească anumite ponderi ale factorilor de evaluare, lăsând la latitudinea acesteia să aleagă nivelul acestor ponderi, întocmirea documentației de atribuire intrând în sarcina sa și nu a operatorilor economici interesați.

Autoritatea contractantă a respectat prevederile art. 32 din HG nr. 395/2016, respectiv:

*„(9) Ponderea stabilită pentru fiecare factor de evaluare nu trebuie să conducă la distorsionarea rezultatului aplicării procedurii pentru atribuirea contractului de achiziție publică. Pentru fiecare factor de evaluare autoritatea contractantă are obligația de a stabili o pondere care să reflecte în mod corect:*

*a) importanța caracteristicii tehnice/funcționale considerate a reprezenta un avantaj calitativ, de mediu și/sau social ce poate fi punctat; sau*

*b) cuantumul valoric al avantajelor de natură financiară pe care ofertanții le pot oferi prin asumarea unor angajamente suplimentare în raport cu cerințele minime prevăzute în caietul de sarcini sau documentul descriptiv.”*

Separat de dispozițiile legale amintite, care trebuie avute în vedere de autoritățile contractante, ținând seama de normele legale în vigoare, Consiliul stabilește că factorii de evaluare impuși de autoritatea contractantă nu conduc la distorsionarea rezultatului procedurii de atribuire. Explicațiile aduse de contestator nu sunt în măsură să reflecte netemeinicia ponderii de 20 % pentru factorii tehnici. Autoritatea contractantă a stabilit ponderile factorilor de evaluare fără încălcarea dispozițiilor legale în vigoare și cu respectarea principiului asumării răspunderii.

Prin urmare, Consiliul va respinge solicitarea contestatoarei de modificare a actualei configurații a factorilor de evaluare a ofertelor, ca nefondată.

În aceste condiții, în raport de cele reținute, în temeiul art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va admite, în parte, contestația formulată de ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~, în contradictoriu cu MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE, DEZVOLTĂRII ȘI ADMINISTRAȚIEI, în calitate de autoritate contractantă, corespunzător criticilor admise și va respinge restul criticilor, pentru considerentele expuse în motivare.

~~Va obliga autoritatea contractantă, ca, în termen de 15 zile de la primirea deciziei, să remedieze documentația de atribuire în sensul celor precizate în motivare și să stabilească un nou termen limită de depunere a ofertelor.~~

**În ceea ce privește contestația formulată de ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ (dosar nr. 1428/2020), Consiliul constată următoarele:**

Analizând criticile formulate de contestatoare, Consiliul constată că aceasta vizează documentația de atribuire, respectiv cerința privind Experiența similară din Secțiunea III.1.3.a) „Capacitatea tehnică și/sau

profesională” din fișa de date a achiziției, cerință pe care o consideră permisivă în forma actuală, precum și o serie de clauze contractuale.

Având a verifica temeinicia criticilor formulate de [REDACTED] la adresa cerinței privind experiența similară, Consiliul constată că, în fapt, este vorba despre aceleași critici formulate de primul contestator, în ceea ce privește plafonul valoric sau cantitativ, astfel încât argumentele prezentate cu ocazia analizării contestației formulate de [REDACTED] sunt valabile și în cazul prezentei contestații.

În ceea ce privește critica autoarei contestației privind explicarea similarității, Consiliul apreciază că este întemeiată din următoarele considerente:

Conform art. 178 din Legea nr. 98/2016:

*„(1) Autoritatea contractantă are dreptul de a stabili prin documentele achiziției cerințe privind capacitatea tehnică și profesională care sunt necesare și adecvate pentru a se asigura că operatorii economici dețin resursele umane și tehnice și experiența necesare pentru a executa contractul de achiziție publică/acordul-cadru la un standard de calitate corespunzător.”*

Conform art. 3 și art. 5 din Instrucțiunea ANAP nr. 2/2017:

*„ART. 3*

*(1) Atunci când stabilește cerințele minime de calificare și selecție referitoare la experiența în implementarea/realizarea unui/unor contract/contracte sau unor activități similare, autoritatea/entitatea contractantă trebuie să ofere repere suficiente operatorilor economici interesați să participe la procedura de atribuire, pentru ca aceștia să poată determina nivelul de complexitate asociat cerinței în cauză, prin corelare cu modul în care este descrisă, prin rezultatele așteptate prevăzute de caietul de sarcini, complexitatea contractului de achiziție publică/de achiziție sectorială/acordului-cadru ce urmează a fi atribuit, precum și modul în care poate fi demonstrată îndeplinirea respectivelor cerințe.*

*(2) În sensul alin. (1), autoritatea/entitatea contractantă:*

*a) va preciza ce înțelege prin produse/servicii/lucrări similare cu cele care fac obiectul viitorului contract de achiziție publică/de achiziție sectorială/acordului-cadru, făcându-se trimitere la informații ce privesc domeniul/tipologia în care se încadrează acestea și/sau corelându-se cu scopul la care sunt utilizate;”.*

*ART. 5*

*(1) Nu se poate solicita demonstrarea experienței similare prin furnizarea de produse/prestarea de servicii/execuția de lucrări identice cu cele care fac obiectul contractului de achiziție publică/de achiziție sectorială/acordului-cadru care urmează a se atribui, pentru a nu se restrânge competiția, fiind necesar să fie permise și cele similare sau superioare din punctul de vedere al complexității și/sau scopului.*

*(2) Autoritatea/Entitatea contractantă va explicita similaritatea obiectului contractului într-o manieră care să reflecte categoriile/tipurile de produse/servicii/lucrări de o complexitate comparabilă cu cele care fac obiectul contractului de achiziție publică/de achiziție sectorială/acordului-*

cadru ce urmează să fie atribuit, utilizând o descriere generală, raportată la sectorul/domeniul în care se încadrează acesta. Se vor evita formulările de tipul «ofertantul a executat/prestat lucrări/servicii similare celor prevăzute în contract ....».

Respectarea acestei obligații este de natură a permite ofertanților o înțelegere clară a cerințelor autorității contractante, astfel încât aceștia să poată întocmi oferta care, pe de o parte, să corespundă nevoilor reale ale autorității contractante, iar pe de altă parte, să nu riște a fi descalificați pentru înțelegerea/interpretarea eronată a unei cerințe.

Autoritatea contractantă nu precizează ce se înțelege prin livrări de produse similare, limitându-se la a menționa că acestea trebuie să se încadreze în „livrări de tipul specificat”. Or, această sintagmă este extrem de ambiguă și lasă loc de interpretări, fiind neclar care sunt produsele acceptate (de exemplu, este neclar dacă acestea se referă exclusiv la tramvaie sau dacă sunt acceptate și alte mijloace de transport în comun cu o motorizare similară electrică etc.).

În acest context, Consiliul reține că în cadrul punctului de vedere nr. 100484/22.07.2020, înregistrat la Consiliu sub nr. 29497/22.07.2020, cu privire la contestația formulată de [REDACTED] autoritatea contractantă, și-a exprimat acordul privind înlocuirea sintagmei „pentru transport urban de călători” cu sintagma „pentru transportul urban pe șine”, fiind astfel necesară clarificarea termenului „produse similare” folosit în referire la experiența similară solicitată.

În ceea ce privește criticile referitoare la termenele de livrare, Consiliul are în vedere că prin contestația formulată, contestatorul a invocat faptul că termenul de livrare de 5 luni pentru livrarea a 48 de tramvaie este extrem de dificil a fi îndeplinit și restrictiv.

În soluționare, Consiliul are în vedere că prezenta procedură de atribuire este împărțită în 4 loturi, operatorii economici având posibilitatea de a depune oferta pentru unul sau mai multe loturi în funcție de posibilitățile concrete ale fiecărui ofertant, graficul de livrare a tramvaielor fiind anexă la contractul de achiziție publică ce urmează a fi încheiat.

Prin urmare, în ceea ce privește termenul de livrare a tramvaielor stabilite de autoritatea contractantă în cadrul documentației de atribuire, Consiliul are în vedere că în măsura în care interesul public nu este satisfăcut decât în condițiile în care autoritatea contractantă achiziționează cele 48 de tramvaie ce fac obiectul prezentei proceduri de achiziție publică, în termene de livrare stabilite, orice întârziere conduce la nerealizarea planului de transport, nerealizarea numărului de călători transportați, crearea de aglomerație și disconfort a călătorilor, creșterea nejustificată a gradului de uzură a parcului existent.

Consiliul reține în soluționarea contestației argumentele autorității contractante din punctul său de vedere, respectiv:

*„Perioada de implementare a celor 4 proiecte al căror obiect de activitate îl constituie achiziția de tramvaie cu lungimea de circa 18 m, nu poate fi prelungită, ea fiind de 48 de luni, începând cu 01.01.2019 până la 31.12.2022, conform prevederilor Ghidului Solicitantului - Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelului de proiecte cu numărul*

*POR/2018/4/4.1/3/în parteneriat în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020. Aceste parteneriate între UAT-uri și Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației sunt încheiate în baza prevederilor OUG nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020, cu modificările și completările ulterioare și ale OUG nr. 47/2018 privind stabilirea unor măsuri de urgentare a absorbției fondurilor europene.*

*În concluzie, perioada privind achiziția de tramvaie de cca. 18 m, de 24 de luni, nu poate fi prelungită deoarece trebuie să se încadreze în perioada de implementare a activităților celor 4 proiecte ce nu trebuie să depășească data de 31 decembrie 2022, partenerii (Botoșani, Brăila, Galați și Ploiești) având obligația implementării celorlalte activități complementare necesare, care vor contribui la îmbunătățirea serviciului de transport public pe rutele vizate de proiect.”*

Prin urmare, Consiliul constată că la stabilirea termenului de livrare, autoritatea contractantă a avut în vedere respectarea principiilor prevăzute la art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, motiv pentru care respinge, ca nefondate, criticile formulate de contestator sub acest aspect.

Referitor la solicitarea contestatorului de eliminare a Clauzelor 10.1 și 20.1 (1) privind caracterul confidențial al contractului, Consiliul o va admite din următoarele considerente:

Autoritatea contractantă nu poate să declare confidențial un contract de achiziție publică în întregul său. Acest fapt este de natură să afecteze, printre altele, participarea Furnizorului la alte proceduri de atribuire.

Totodată, Furnizorul, în activitatea sa, face referire la contracte executate în trecut pentru a dovedi experiența similară solicitată în cadrul unei proceduri de atribuire. Or, o clauză de tipul celei de mai sus, restrânge considerabil această posibilitate.

În soluționarea acestei critici, Consiliul reține ca relevant Ordinul ANAP nr. 1017/2019, emis de președintele Agenției Naționale pentru Achiziții Publice, privind aprobarea structurii, conținutului și modului de utilizare a Documentației standard de atribuire a contractului de achiziție publică/sectorială de produse, precum și a modalității de completare a anunțului de participare/de participare simplificat, respectiv:

- art. 1 alin. (1): *„Se aprobă structura, conținutul și modul de utilizare a Documentației standard de atribuire a contractului de achiziție publică/sectorială de produse, prevăzută în anexa nr. 1”;*

- art. 2 lit. d): *„Documentația standard de atribuire a contractului de achiziție publică/sectorială de produse, prevăzută la art. 1 alin. (1), este structurată astfel:*

*d) secțiunea IV Contract de achiziție publică/sectorială de produse”;*

- art. 3 alin. (1): *„Documentația standard de atribuire a contractului de achiziție publică/sectorială de produse asigură punerea la dispoziția tuturor potențialilor candidați/ofertanți a informațiilor necesare privind aplicarea procedurii pentru atribuirea contractului de achiziție publică/sectorială și reprezintă modelul pe baza căruia autoritatea/entitatea contractantă are obligația de a întocmi fiecare documentație de atribuire”.*

- art. 3 alin. (2) lit. d): *În sensul prevederilor art. 2, secțiunile au următorul conținut:*

*d) secțiunea IV - Contract de achiziție publică/sectorială de produse conține modelul orientativ al unui contract de achiziție publică/sectorială de produse”.*

- art. 4 alin. (1) lit. d): *„La întocmirea documentației de atribuire a contractului de achiziție publică/sectorială de produse, autoritatea/entitatea contractantă are obligația de a utiliza documentația standard prevăzută în anexa nr. 1 la prezentul ordin, după cum urmează: lit. d) conținutul secțiunii IV din cadrul fiecărei documentații de atribuire va cuprinde propunerea concretă de contract care va fi încheiat între autoritatea/entitatea contractantă și contractant, propunere care se elaborează prin adaptarea modelului orientativ prevăzut în documentația standard la specificul fiecărui contract care urmează să fie atribuit”.*

În speță, modelul de contract utilizat de autoritatea contractantă, nu respectă, sub aspectul analizat, prevederile legale anterior citate, astfel încât se impune ca autoritatea contractantă să remedieze acest aspect.

Legislația în materia achizițiilor publice conferă ofertanților dreptul de a declara ca fiind confidențiale propunerile tehnice și/sau propunerile financiare, situație în care deși, conform art. 147 alin. (1) lit. b) din HG nr. 395/2016, care prevede că „oferta, respectiv propunerea tehnică și propunerea financiară, inclusiv clarificările din perioada de evaluare”, constituie anexă a contractului de achiziție publică, caracterul confidențial al documentelor indicate de ofertant ca atare se păstrează.

Autoritatea contractantă este de acord cu modificarea propusă a textului Clauzei 13.9 privind expirarea perioadei de garanție și a Secțiunii 15.1 pct. b) din Caietul de sarcini, în sensul completării acestuia cu specificația referitoare la preț, astfel:

Clauza 13.9: *„După expirarea perioadei de garanție, la solicitarea achizitorului, furnizorul are obligația de a asigura pe o perioadă de 30 de ani, contra cost, orice piesă sau subansamblu din componența tramvaiului care s-a defectat, la un preț care să reflecte condițiile de piață de la acel moment”.*

Secțiunea 15.1 pct. b) din Caietul de sarcini: *„După expirarea perioadei de garanție, la solicitarea expresă a achizitorului, furnizorul are obligația de a asigura pe o perioadă de 30 de ani, contra cost, orice piesă sau subansamblu din componența tramvaiului care s-a defectat, la un preț care să reflecte condițiile de piață de la acel moment. În acest sens, va prezenta o Declarație care să confirme asigurarea producerii acestora de către producător pentru perioada de timp sus-menționată”.*

~~Autoritatea contractantă a achiesat și la critica ce privește pct. 2.4 din contestație, respectiv:~~

~~„Potrivit art. 6.1.1, art. 6.1.5. și art. 6.1.6. din Norme metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 146/2002 privind formarea și utilizarea resurselor derulate prin trezoreria statului, aprobată cu modificări prin Legea nr. 201/2003, cu modificările și completările ulterioare:~~

«6.1.1. Prin operator economic, în înțelesul art. 6 din ordonanța de urgență, se înțelege: regii autonome, societăți sau companii naționale și societăți comerciale persoane juridice înregistrate fiscal în România, inclusiv filiale, sucursale sau celelalte sedii secundare ale acestora.

-6.1.5. Începând ou data de 1 ianuarie 2004, instituțiile publice vor achita contravaloarea bunurilor achiziționate, serviciilor prestate sau lucrărilor executate în conturi de disponibilități deschise la unitățile trezoreriei statului numai pe numele agenților economici prevăzuți la pct. 6.1.1.

6.1.6. (...) Contravaloarea bunurilor achiziționate, serviciilor prestate sau lucrărilor executate instituțiilor publice de către operatorii economici organizați ca societăți civile, fundații, organizații neguvernamentale, societăți cooperative sau alte forme de asociere ale acestora, alte persoane fizice sau juridice care nu se încadrează în prevederile pct. 6.1.1 se achita în conturi de disponibilități ale acestora, deschise la instituții de credit.»

*Apreciem că poate fi modificată clauza în acest sens, cu respectarea prevederilor actului normativ mai sus menționat.”*

Din cele de mai sus reiese că autoritatea contractantă a achiesat la solicitările contestatorului, dar având în vedere faptul că procedura de atribuire este suspendată, aceasta nu le-a putut publica în SICAP, motiv pentru care Consiliul va admite criticile contestatorului la care autoritatea contractantă a achiesat.

În acest context, Consiliul constată că pentru respectarea principiilor transparenței și al tratamentului egal, stipulate de art. 2 alin. (2) lit. b) și d) din Legea nr. 98/2016, se impune ca autoritatea contractantă, după reluarea procedurii de atribuire, să publice în SICAP aceste măsuri de remediere la care a achiesat.

Solicitarea contestatorului de modificare a Clauzei 18.2 privind actualizarea prețului contractului nu este întemeiată din următoarele considerente:

În modelul de contract autoritatea contractantă a precizat:

*„Prețul contractului este ferm pe toată durata derulării acestuia și nu se actualizează, excepție fiind situațiile reglementate de prevederile art. 164 alin. (4) din HG nr. 395/2016”.*

Nemulțumirea contestatorului vizează faptul că nu se acceptă ajustarea prețului contractului, deși legislația achizițiilor publice permite acest demers.

În soluționare, Consiliul reține că prezenta procedură are ca scop atribuirea unui contract de achiziție publică cu o durată de 24 de luni.

Potrivit dispozițiilor art. 164 din HG nr. 395/2016:

*(1) În condițiile art. 221 din Lege, pe parcursul îndeplinirii contractului, prețul poate fi ajustat prin actualizare în cazul în care pe piață au apărut anumite condiții, în urma cărora s-a constatat creșterea/diminuarea indicilor de preț pentru elemente constitutive ale ofertei, al căror efect se reflectă în creșterea/diminuarea costurilor pe baza cărora s-a fundamentat prețul contractului.*

*(2) Pentru a se respecta principiul transparenței, posibilitatea de ajustare a prețului trebuie să fie precizată atât în documentația de*

atribuire, cât și în contractul care urmează să fie încheiat, prin clauze speciale în acest sens.

(3) Autoritatea contractantă precizează atât în documentația de atribuire, cât și în contractul de achiziție publică/acordul-cadru, modul concret de ajustare a prețului, indicii care vor fi utilizați, precum și sursa informațiilor cu privire la evoluția acestora, cum ar fi buletine statistice sau cotații ale burselor de mărfuri.

(4) În condițiile art. 221 alin. (1) lit. e) din Lege, ajustarea prețului, fără a fi îndeplinite condițiile prevăzute la alin. (2) și (3), este aplicabilă direct în cazul în care au loc modificări legislative sau au fost emise de către autoritățile locale acte administrative care au ca obiect instituirea, modificarea sau renunțarea la anumite taxe/impozite locale, al căror efect se reflectă în creșterea/diminuarea costurilor pe baza cărora s-a fundamentat prețul contractului.

(5) În orice situație, prețul contractului poate fi ajustat doar în măsura strict necesară pentru acoperirea costurilor pe baza cărora s-a fundamentat prețul contractului.

(6) Modul de ajustare a prețului contractului de achiziție publică nu trebuie să conducă în niciun caz la schimbarea rezultatului procedurii de atribuire, prin anularea sau diminuarea avantajului competitiv pe baza căruia contractantul respectiv a fost declarat câștigător în urma finalizării respectivei proceduri, cu excepția cazului prevăzut la alin. (5).

(7) Autoritatea contractantă are dreptul să includă clauze de ajustare/revizuire a prețului, în conformitate cu prevederile alin. (3), pentru contractele care se derulează pe o perioadă ce depășește 6 luni.

(8) Autoritatea contractantă este obligată să includă clauze de ajustare/revizuire a prețului, în conformitate cu prevederile alin. (3), pentru contractele care se derulează pe o perioadă ce depășește 24 luni."

Din economia dispozițiilor anterior expuse rezultă că doar în situația unui contract care urmează să fie atribuit pe o perioadă mai mare de 24 de luni, autoritatea contractantă este obligată să includă în contract clauze de ajustare/revizuire a prețului. Or, așa cum s-a arătat mai sus, contractul de față are o durată de doar 24 de luni, astfel că nu se poate reține un eventual comportament nelegal/abuziv al autorității contractante, sub acest aspect.

Pe de altă parte, se observă că dispozițiile alin. (4) stabilesc că ajustarea prețului, fără a fi îndeplinite condițiile prevăzute la alin. (2) și (3), este aplicabilă direct în cazul în care au loc modificări legislative sau au fost emise de către autoritățile locale acte administrative care au ca obiect instituirea, modificarea sau renunțarea la anumite taxe/impozite locale, al căror efect se reflectă în creșterea/diminuarea costurilor pe baza cărora s-a fundamentat prețul contractului.

Pe cale de consecință, nefiind identificate prevederi legale pe care autoritatea contractantă să le fi nesocotit la momentul stabilirii cerinței reclamate, Consiliul reține caracterul neîntemeiat al acestei critici.

Solicitarea contestatorului de modificare a Clauzei 21.3 privind daunele-interese, potrivit căreia „În situația în care executarea parțială a obligațiilor contractuale face imposibilă realizarea obiectului contractului

*în integralitatea sa, chiar dacă a fost recepționată o parte din contract conform dispozițiilor legale, Furnizorul va datora achizitorului daune-interese cu titlu de clauză penală în quantum egal cu întreaga valoare a obligațiilor contractuale stabilite prin contract”, nu este întemeiată din următoarele considerente:*

Această achiziție se realizează în cadrul unui proiect finanțat din fonduri europene nerambursabile, proiect care presupune atingerea unor obiective și indicatori.

Prin urmare, execuția parțială a contractului de achiziție publică poate afecta realizarea obiectivelor și indicatorilor proiectului și implicit pierderea finanțării europene nerambursabile.

Potrivit art. 23.1 din Anexa 1 și 2 din Ordinul ANAP nr. 1017/2019, conform căruia:

*„Contractantul se obligă să despăgubească Autoritatea/entitatea contractantă în limita prejudiciului creat, (...)”.*

*În speță, potrivit susținerilor autorității contractante din adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 34891/20.08.2020, „conform Ghidului solicitantului Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelului de proiecte cu numărul POR/2018/4/4.1/3/în parteneriat, Axa prioritară 4, prioritatea de investiții 4e și Ghidului solicitantului Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelurilor de proiecte cu numărul POR/2019/3/3.2/3/7REGIUNI/în parteneriat și POR/2019/3/ 3.2/2/ITI/în parteneriat, Axa prioritară 3, prioritatea de investiții 4e, modalitatea de acordare a finanțării și de stabilire a drepturilor și obligațiilor este prin actul juridic numit Ordin de finanțare”*

*Ordin de finanțare = contract de finanțare.*

*Toate contractele/deciziile de finanțare trebuie să se implementeze (recepții făcute și facturi plătite) între 1 ianuarie 2014 și 31 decembrie 2023, conform art. 65 alin. (2) al Regulamentului (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului.*

*Art. 65 (2) «Cheltuielile sunt eligibile pentru o contribuție din partea fondurilor ESI dacă au fost suportate de un beneficiar și plătite între data transmiterii programului către Comisie sau data de 1 ianuarie 2014, oricare dintre aceste date este mai apropiată, și 31 decembrie 2023. În plus, cheltuielile sunt eligibile pentru contribuții din FEADR numai dacă ajutorul relevant este plătit efectiv de către agenția de plăți în perioada 1 ianuarie 2014 - 31 decembrie 2023»”.*

Rezultă, astfel, că prejudiciul creat autorității contractante ca urmare a executării parțiale a obligațiilor contractuale, reprezintă întreaga valoare a contractului având în vedere faptul că „dacă echipamentele nu sunt livrate cu recepție finală și plata nu este făcută către furnizor până la 31

decembrie 2023, aceste cheltuieli nu mai pot fi decontate din fonduri Europene (respectiv Programul Operațional Regional) și devin cheltuieli neeligibile care rămân în sarcina beneficiarului (în cazul de față MLPDA - bugetul de stat - se grevează bugetul de stat)".

În ceea ce privește mențiunea operatorului economic că autoritatea contractantă ar putea să încheie un nou contract de achiziție publică în situația în care nu a fost livrat întregul lot de tramvaie, Consiliul reține că aceste tramvaie se achiziționează în cadrul unui proiect finanțat din fonduri europene, care are o anumită perioadă de implementare. În situația demarării unei noi proceduri de achiziții publice există riscul depășirii perioadei de implementare a proiectului și chiar a perioadei de eligibilitate a cheltuielilor (31.12.2023), situație în care aceste cheltuieli nu mai sunt eligibile în cadrul proiectului.

În ceea ce privește solicitarea de modificare a clauzei 21.7 „Achizitorul își rezervă dreptul de a denunța unilateral contractul de furnizare, în cel mult 15 zile de la apariția unor circumstanțe care nu au putut fi prevăzute la data încheierii contractului, sub condiția notificării Furnizorului cu cel puțin 3 zile înainte de momentul denunțării”, Consiliul constată că, așa cum este redactată această clauză, nu se pot stabili, cu exactitate, ce tip de circumstanțe sunt în măsură să permită achizitorului denunțarea unilaterală a contractului.

Legislația recunoaște dreptul autorității contractante de a introduce o clauză de denunțare unilaterală a contractului de achiziție publică, conform dispozițiilor art. 223 din Legea nr. 98/2016. Însă, acest drept nu poate fi folosit discreționar, iar, din analiza clauzei în discuție rezultă că orice circumstanță care nu a putut fi prevăzută la data încheierii contractului poate conduce la denunțarea unilaterală a contractului, fără niciun fel de explicații privind efectele pe care aceste circumstanțe le are/ poate avea asupra derulării contractului, respectiv asupra interesului public.

În același sens se mai reține că, indiferent de apartenența contractului de achiziții publice la categoria celor administrative, acest lucru nu înseamnă că el nu are forță obligatorie între părți, în condițiile art. 1270 cod civil și că autoritatea publică îl poate denunța oricând, invocând teoria impreviziunii.

Astfel, se reține că apariția unor circumstanțe care nu au putut fi prevăzute la data încheierii contractului trebuie să fie în măsură să afecteze îndeplinirea contractului, să fie contrară interesului public, pentru a justifica legalitatea denunțării unilaterale.

Clauza privind denunțarea unilaterală a contractului trebuie să urmărească un scop legitim, respectiv prestarea sau operarea în bune condiții a unui contract de interes public, însă modul defectuos de redactare a textului analizat afectează justul echilibru care trebuie păstrat între interesele partenerului public și al celui privat pentru atingerea scopului urmărit.

Cum, prin punctul de vedere, nu se explică sub nicio formă care sunt situațiile avute în vedere la stabilirea acestei clauze, iar Consiliul nu se poate substitui voinței autorității, aceasta va fi obligată la transmiterea

unui răspuns clar cu privire la natura circumstanțelor care pot conduce la denunțarea unilaterală a contractului, cu respectarea dispozițiilor art. 160 din Legea nr. 98/2016.

Solicitarea contestatorului de modificare a Clauzei 24.6 privind cazul fortuit nu este întemeiată, deoarece, conform Codului civil art. 1351, dacă părțile nu au decis altfel cazul fortuit înlătură răspunderea.

În ceea ce privește solicitarea contestatorului de prelungire a perioadei de depunere a ofertelor, Consiliul apreciază că aceasta a rămas fără obiect, deoarece autoritatea contractantă a suspendat procedura de atribuire în data de 20.07.2020, măsură publicată în SEAP, (solicitarea contestatorului de suspendare a procedurii de atribuire fiind respinsă, ca rămasă fără obiect, prin Încheierea nr. 1293/C5/1414/1428/1429 din 29.07.2020) și a precizat în punctul de vedere faptul că „*va prelungi termenul limită de depunere a ofertelor corelat cu perioada în care procedura s-a aflat în suspendare, precum și a celorlalte termene aferente procedurii*”.

Prin urmare, în raport de cele reținute, în temeiul art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va admite, în parte, și contestația formulată de [REDACTAT] în contradictoriu cu MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE, DEZVOLTĂRII ȘI ADMINISTRAȚIEI, în calitate de autoritate contractantă, corespunzător criticilor admise și va respinge restul criticilor, pentru considerentele expuse în motivare.

Va obliga autoritatea contractantă, ca, în termen de 15 zile de la primirea deciziei, să remedieze documentația de atribuire în sensul celor precizate în motivare și să stabilească un nou termen limită de depunere a ofertelor.

**În ceea ce privește contestația formulată de [REDACTAT] [REDACTAT] (dosar nr. 1429/2020),** Consiliul constată următoarele:

Contestatorul a investit Consiliul cu soluționarea contestației de față, solicitând modificarea documentației de atribuire, în principal, eliminarea prevederilor restrictive, nelegale, cu consecința modificării caietului de sarcini/fișei de date în conformitate cu prevederile legale în vigoare, și, pe cale de consecință, decalarea termenului de depunere a ofertelor și suspendarea procedurii de atribuire.

Consiliul are în vedere că obiectul supus procedurii de atribuire în cauză îl constituie achiziția publică de tramvaie.

~~Consiliul urmează a proceda la soluționarea contestației analizând modul în care autoritatea contractantă a elaborat documentația de atribuire aferentă, sub aspectele criticate în contestație, cu luarea în considerare a legislației în vigoare în domeniul achizițiilor publice și a argumentelor transmise de către părți.~~

Analizând prima critică formulată de contestatoare, Consiliul constată că aceasta vizează cerința privind Experiența similară din Secțiunea III.1.3.a) „Capacitatea tehnică și/sau profesională” din fișa de date a achiziției, cerință pe care o consideră restrictivă în forma actuală.

Solicitarea contestatorului de a fi acceptată dovedirea experienței similare cu materialul rulant livrat în urma unor contracte de modernizare/reconstrucție nu este întemeiată, deoarece autoritatea contractantă dorește experiență în furnizarea de tramvaie noi. Există și posibilitatea, în situația în care un operator economic nu poate îndeplini cerința referitoare la experiența similară, de a se asocia cu un alt operator economic în vederea depunerii unei oferte comune, caz în care experiența similară se demonstrează prin luarea în considerare a resurselor tuturor membrilor grupului, sau poate invoca susținerea unor terți.

De altfel, în acest sens Consiliul apreciază relevante susținerile autorității contractante din cadrul punctului de vedere, potrivit cărora potrivit cărora procedura de atribuire are ca obiect **furnizarea** de tramvaie **și nu servicii** de modernizare/reconstrucție.

A doua critică a contestatorului, ce vizează lățimea tramvaiului, nu este întemeiată din următoarele considerente:

Prin caietul de sarcini autoritatea contractantă a solicitat:

*„6.3 Dimensiuni generale constructive*

*Lățimea totală maxim 2.400 mm (+/- 5 mm). Această dimensiune se va corela cu geometria căii de rulare în aliniament și curbe astfel încât 2 două tramvaie circulând în direcții diferite să poată trece unul pe lângă altul inclusiv în curbe, ținând cont de aria de maturare. Ofertantul va ține cont de geometria liniilor și a peroanelor în curbe astfel încât tramvaiele să nu lovească peroanele”.*

Având a se pronunța cu privire la solicitarea contestatorului ca lățimea să fie de 2500 mm, Consiliul o va respinge, deoarece cerința, așa cum a fost formulată de autoritatea contractantă, satisface necesitatea acesteia.

La dosarul cauzei, contestația nu a depus nicio dovadă din care să rezulte limitarea concurenței prin impunerea acestei cerințe.

Prin această cerință, autoritatea contractantă nu a adus atingere principiilor de atribuire a contractelor de achiziție publică, neexistând o îngrădire a accesului operatorilor economici la procedură.

Caietul de sarcini conține, în mod obligatoriu, specificații tehnice. Acestea reprezintă cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, în așa manieră încât să corespundă necesității autorității contractante, așa cum prevede art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016.

Așadar, în mod evident, conținutul caietului de sarcini este alcătuit, în mod exclusiv, din informații de ordin tehnic, aferente produselor care urmează a fi achiziționate și care corespund necesității autorității contractante. Raționamentul în cauză este susținut, spre exemplu, inclusiv de dispozițiile art. 156 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 98/2016, potrivit cărora „specificatiile tehnice se stabilesc în una dintre următoarele modalități:

*a) prin raportare la cerințe de performanță sau cerințe funcționale”, care trebuie să fie precis descrise încât să permită ofertanților să depună o ofertă care să acopere nevoile autorității contractante, iar aceasta să atribuie contractul respectiv.*

Necesitatea sau oportunitatea achiziționării de produse/servicii de o anumită performanță, precum și caracteristicile tehnice impuse pentru acestea, sunt stabilite de fiecare autoritate contractantă în parte, în funcție de necesitățile obiective și prioritățile comunicate de compartimentele din cadrul autorității contractante [art. 2 și art. 3 din Hotărârea Guvernului nr. 395/2016].

Față de cele de mai sus, Consiliul apreciază că impunerea specificației tehnice în discuție nu are ca efect introducerea unor obstacole nejustificate de natură să restrângă concurența între operatorii economici și nici nu are ca efect favorizarea sau eliminarea participării la procedura de atribuire a anumitor operatori economici.

Observând că societatea comercială autoare a contestației se referă, în principal, la cerința autorității contractante de a achiziționa produse/servicii cu o anumită caracteristică tehnică, iar susținerile contestatoarei sunt speculative și nu conduc la concluzia că cerința este restrictivă, Consiliul stabilește că nu poate obliga autoritatea contractantă la modificarea condiției criticate. În sens contrar s-ar limita dreptul autorității de a contracta produse/servicii cu caracteristica de mai sus, care să corespundă întocmai necesităților sale obiective, drept prevăzut la art. 155 și art. 156 din lege, existând riscul ca autoritatea contractantă să nu achiziționeze produse/servicii corespunzătoare. Nu există o prevedere legală care să oblige autoritățile să accepte produse/servicii care nu corespund necesităților acestora.

Consiliul constată că cerința criticată este în concordanță cu prevederile art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016, potrivit cărora specificațiile tehnice cuprinse în caietul de sarcini urmăresc descrierea în mod obiectiv a produselor/serviciilor care se doresc a fi achiziționate, în așa manieră încât să corespundă necesității autorității contractante.

În considerarea celor menționate, Consiliul stabilește că obiecțiile contestatorului, referitoare la această cerință, nu sunt întemeiate și, pe cale de consecință, urmează a dispune menținerea în documentația de atribuire a cerinței în discuție.

La stabilirea acestei cerințe, autoritatea contractantă s-a limitat la solicitările pe care le-a apreciat ca fiind absolut necesare în vederea îndeplinirii obiectului contractului în cauză și nu a îngădit participarea la procedură a operatorilor economici.

Separat de dispozițiile legale amintite, care trebuie avute în vedere de autoritățile contractante, ținând seama de normele legale în vigoare, susținerile/criticile aduse de contestator nu sunt în măsură să reflecte imposibilitatea operatorilor economici de a participa la procedură.

~~Consiliul nu poate impune autorității modificarea cerinței corespunzătoare necesității acesteia, având în vedere natura și complexitatea contractului.~~

Invocarea de către contestator a standardului SR 13353-5:1997 nu va fi reținută de Consiliu în soluționarea contestației deoarece la cap. 2 Prescripții de protecție se menționează că „dimensiunile gabaritelor sunt maxime pentru gabaritul de material rulant”.

Afirmația contestatorului că lățimea de 2500 mm este corelată cu cerința de la capitolul 7.1.2 Ușile de acces, «La configurarea deschiderii ușilor se va ține cont de infrastructura existentă: distanța dintre axa căii de rulare a tramvaiului și marginea peronului este de 1.310 mm (1250 mm + 60 mm), iar înălțimea maximă a refugiului pentru pietoni este de 350 mm (conform SR 13353-5:1997 [69])», nu va fi reținută de Consiliu, deoarece prin punctul de vedere autoritatea contractantă a propus modificarea de la capitolul 7.1.2. Ușile de acces, astfel: „La configurarea deschiderii ușilor se va ține cont de infrastructura existentă: distanța dintre axa căii de rulare a tramvaiului și marginea peronului este de 1.260 mm (1.200 + 60 mm), iar înălțimea maximă a refugiului pentru pietoni este de 350 mm (conform SR 13353-5:1997 [69])”, măsură care urmează a fi publicată în SEAP, după reluarea procedurii de atribuire.

Consiliul reține ca relevante argumentele autorității contractante prezentate în punctul de vedere și în completările la punctul de vedere, respectiv:

„Motivare păstrare cerință: lățimea de 2.500 mm nu poate fi acceptată de UAT-urile partenere, întrucât nu toată calea de rulare a fost modernizată iar în depouri este lățimea maximă admisibilă. De asemenea, având în vedere anumite porțiuni în linie dreaptă și anumite curbe pe trasee și distanța de 100 mm dintre gabaritul maxim exterior al tramvaiului și stâlpii care susțin rețeaua de fire de contact amplasați pe mijloc, între cele două sensuri ale căii de rulare, fac imposibilă circulația în condițiile unei lățimi de 2.500 mm. (...)

Privind solicitările contestatorului referitoare la lățime, vă comunicăm faptul că prezentul caiet de sarcini a fost elaborat de către experții JASPERS în strânsă interacțiune cu UAT-urile beneficiare implicate.

Astfel, au fost consultați [redacted] Eltrans Botoșani; [redacted], [redacted] în cadrul operatorului local de transport din Mun. Brăila; [redacted] la operatorul de transport de la SC TCE SA Ploiești; [redacted] al operatorului de transport local de la Galați aceștia confirmând că toate cele 4 UAT-uri au fost consultate de către autoritatea contractantă cu privire la lățimea tramvaiului și că lățimea de 2.400 mm a fost agreată de toate părțile beneficiare implicate. **Lățimea nu poate fi de 2.500 mm, deoarece infrastructura actuală** (peroanele și distanța mică dintre stâlpii care susțin rețeaua electrică și tramvai) **nu permite circulația pe anumite sectoare de drum, în special în curbe.** Totodată atașăm corespondența purtată de achizitor cu UAT-urile implicate. (...)

Privind solicitările contestatorului referitoare la lățime, vă comunicăm următoarele:

Atașat se regăsesc print screen-uri ale răspunsurilor celor 4 parteneri în cadrul achiziției de 49 tramvaie de cca. 18 m (Mun. Brăila, Mun. Botoșani, Mun. Galați și Mun. Ploiești), transmise către autoritatea contractantă după completarea [redacted]. Răspunsul unanim și detaliat este că ne menținem cerința din caietul de sarcini referitoare la lățimea tramvaiului de 2.400 mm ( $\pm 5$  mm).

Solicitarea de a accepta lățimea de 2.500 mm periclitează circulația în siguranță a tramvaielor pe anumite sectoare, fiind chiar imposibilă pe anumite segmente de traseu sau necesită modificări radicale ale infrastructurii aferente (cea care este realizată/reabilitată prin proiecte finanțate din fonduri europene nu poate suferi modificări în 5 ani de la finalizarea perioadei de implementare), reprezentanții UAT-urilor justificând detaliat de ce nu este posibilă o asemenea lățime. De asemenea, atașăm și documentele atașate în susținerea răspunsului partenerului UAT Municipiul Ploiești.

Printre elementele pentru care nu este acceptată o lățime mai mare de 2.400 ( $\pm 5$  mm), conform celor declarate de către reprezentanții operatorilor societăților de transport locale (așa cum se poate observa în atașamente), se regăsesc următoarele: Configurația liniilor de tramvai amplasate în incinta depoului și a atelierelor de reparații nu permit efectuarea de manevre pentru un tramvai cu o lățime mai mare de 2.400 mm.

Utilajele și dispozitivele fixe aflate pe fluxul de reparative nu permit ca lățimea tramvaielor să fie mai mare de 2.400 mm.

O dimensiune mai mare de 2.400 mm a tramvaielor nu permit trecerea pe linie în depou față de clădirile pe lângă care este amplasată calea de rulare.

În situația în care lățimea tramvaielor ar fi de 2.500 mm, există riscul major de accidente la trecerea tramvaielor unul pe lângă celălalt în zone în care sunt curbe.

Lățimea de 2.500 mm a tramvaiului invocată de producătorul [REDACTAT], conform prevederii SR 13353-5: 1997, este una maximă, astfel că se subînțelege că 2.400 ( $\pm 5$  mm) este o lățime care se încadrează în valoarea din standardului enunțat.

Referitor la gravele acuzații ale contestatorului cum că autoritatea contractantă ar limita flagrant concurența, favorizând un anumit model, dorim să adăugăm, din nou, că la întocmirea specificațiilor tehnice au fost consultați toți reprezentanții UAT-urilor beneficiare, fiind în multe cazuri imposibil de modificat infrastructura, scuarul dintre sensuri, distanța dintre sensuri, stații etc.”.

În aceste condiții, criticile contestatorului cu privire la această cerință tehnică sunt nefondate.

În ceea ce privește solicitarea contestatorului de prelungire a perioadei de depunere a ofertelor, Consiliul apreciază că aceasta a rămas fără obiect, deoarece autoritatea contractantă a suspendat procedura de atribuire în data de 20.07.2020, măsură publicată în SEAP, (solicitarea contestatorului de suspendare a procedurii de atribuire fiind respinsă, ca rămasă fără obiect, prin Încheierea nr. 1293/C5/1414/1428/1429 din 29.07.2020) și a precizat în punctul de vedere faptul că „va prelungi termenul limită de depunere a ofertelor corelat cu perioada în care procedura s-a aflat în suspendare, precum și a celorlalte termene aferente procedurii”.

În considerarea celor antemenționate, critica contestatorului vizând nelegalitatea documentației de atribuire, este neîntemeiată, Consiliul

urmând ca, în temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, să respingă, ca nefondată, contestația formulată de [REDACTAT]

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

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

### **CONSILIUL DECIDE:**

Admite, în parte, contestațiile formulate de [REDACTAT] (dosar nr. 1414/2020) și de [REDACTAT] (dosar nr. 1428/2020), în contradictoriu cu MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE, DEZVOLTĂRII ȘI ADMINISTRĂȚIEI, în calitate de autoritate contractantă și obligă autoritatea contractantă, ca în termen de 15 zile de la primirea prezentei decizii, să remedieze documentația de atribuire corespunzător criticilor admise, cu respectarea celor evocate în motivare, să aducă modificările astfel efectuate la cunoștința operatorilor economici interesați de participarea la această procedură și să stabilească o nouă dată limită pentru depunerea ofertelor.

Pentru considerentele expuse în motivarea deciziei, respinge, ca nefondate, celelalte critici formulate de contestatoare.

Respinge ca nefondată contestația formulată de [REDACTAT] (dosar nr. 1429/2020), în contradictoriu cu MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE, DEZVOLTĂRII ȘI ADMINISTRĂȚIEI, în calitate de autoritate contractantă.

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

**PREȘEDINTE,**  
**Tache ZORILĂ**

**MEMBRU,**  
**Ana - Magdalena**  
**RADU**

**MEMBRU,**  
**Daniela UIFĂLEAN**



*[Handwritten signature of Ana - Magdalena Radu]*

*[Handwritten signature of Daniela UIFĂLEAN]*

Redactat în 6 exemplare originale, conține 67 pagini.