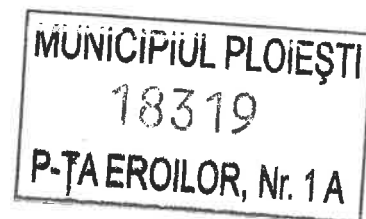


Către: **CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR („CNCS”)**
București, Str. Stavropoleos nr. 6, Sector 3
Fax: 021.310.46.42, office@cncs.ro

Spre știința: **MUNICIPIULUI PLOIEȘTI („Autoritatea contractantă)**
Ploiești, Piața Eroilor, nr. 1A, jud. Prahova
Fax: 0 244513829, achizitii publice@ploiesti.ro



- 9 SEP. 2025

Ref.: **Procedura de atribuire a contractului de achiziție publică privind obiectivul de investiții „Achiziția de tramvaie destinate transportului public de călători”, anunț de participare nr. CN1084163 din 04.08.2025**

DOMNULE PREȘEDINTE,
ONORAT CONSILIU,

Subscrisa **Astra Vagoane Călători SA**, cu sediul în mun. Arad, str. Petru Rareș nr. 1-3, jud. Arad, având cod unic de înregistrare 10966616, atribuit fiscal RO, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Arad sub nr. J02/536/1998, reprezentată prin dl. Gheorghe Florin Sîrbu, în calitate de Director General Adjunct (în continuare „**Astra Vagoane**”),

reprezentată convențional de **SCA Tuca Zbârcea & Asociații**, cu sediul profesional în București, Șos. Nicolae Titulescu nr. 4-8, America House, Aripa de Vest, etaj 8, sector 1, 011141, e-mail: cristian.neagu@tuca.ro; ionut.serban@tuca.ro, adrese la care vă solicităm să comunicați toate actele de procedură conform art. 158 C. pr. civ.,

în temeiul prevederilor art. 8 alin. (1) lit. a) 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,

formulăm

CONTESTAȚIE

împotriva răspunsului consolidat al autorității contractante din data de 27.08.2025 publicat în SEAP la data de 29.08.2025, prin care solicităm:

- 1) să dispuneți măsura suspendării procedurii de licitație publică până la soluționarea prezentei contestații, în termen de 3 zile de la înregistrarea contestației, respectiv până la expirarea termenului limită pentru depunerea ofertelor, care este 15.09.2025;
- 2) anularea în parte a răspunsului consolidat al autorității contractante din data de 27.08.2025 publicat în SEAP la data de 29.08.2025, respectiv în ceea ce privește refuzul autorității contractante de a adopta măsuri de remediere a cerințelor documentației de atribuire cu care a fost sesizată și la care ne vom referi în cuprinsul prezentei contestații;
- 3) obligarea autorității contractante să adopte măsuri de remediere a cerințelor Caietului de sarcini ținând seama de dezlegările date de Consiliu prezentei contestații;
- 4) obligarea autorității contractate la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul demers,

DOMNULUI PREȘEDINTE AL CONSILIULUI NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

având în vedere următoarele considerente:

I. SCURT REZUMAT AL SITUAȚIEI DE FAPT

1. În data de 31.07.2025, Municipiul Ploiești a inițiat, prin publicarea anunțului de participare nr. CN1084163, o procedură privind atribuirea unui contract de achiziție publică de produse intitulată „Achiziția de tramvaie destinate transportului public de călători”.
2. Conform descrierii achiziției publice, se intenționează achiziționarea unui număr de 20 de tramvaie noi și nefolosite (cod CPV 34622100-4 - Vagoane de tramvai rev.2), destinate transportului public de călători, conform cerințelor din caietul de sarcini. Valoarea estimată a achiziției de 20 de tramvaie este de 200.000.000,00 lei fără TVA (10.000.000,00 lei/buc x 20 buc).
3. Subscrisa a formulat mai multe întrebări de clarificare și modificare față de proiectul de Contract, precum și față de alte documente parte a documentației licitației, care vizau în special cerințele Caietului de sarcini.
4. Prin răspunsul consolidat la clarificări nr. 16954, 16890, 16672 din data de 27.08.2025, autoritatea contractantă a respins o parte din întrebări, iar în raport de întrebările admise, a adus modificări semnificative cerințelor din Caietului de sarcini și documentației licitației.
5. Cerințele achiziției, astfel cum au fost modificate prin răspunsul consolidat, conțin o serie de aspecte de nelegalitate și incoerențe tehnice și/sau juridice la care ne vom referi în cele ce urmează.

II. ARGUMENTAȚIA ÎN DREPT

A. MODIFICAREA CERINȚELOR ACHIZIȚIEI PRIN RĂSPUNSUL CONSOLIDAT LA CLARIFICĂRI

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

- a) Răspuns la întrebarea nr. 2 din clarificări:

Se acceptă parțial modificarea. Se modifica art. 2.4 din Contract, si va avea urmatorul continut:

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

- b) Răspuns la întrebarea nr. 3 din clarificări:

Se acceptă propunerea ofertantului.

Se modifică cerința caietului de sarcini, secțiunea 7.3.5 pag. 30, si va avea urmatorul conținut:
 Conformitate cu Standarde. Sistemul trebuie să respecte standarde relevante din industria feroviară (ex. EN 50155, EN 50121-3-2, EN 45545, EN 50657/VDV-191)

c) Răspuns la întrebarea nr. 7 din clarificări:

- Se acceptă parțial modificarea privind Pag. 62 par. 4 din CS:
 " b) garanții ale subansamblurilor tramvaielor, diferite de cea a întregului tramvai:
 Caroserie: 5 ani;
 Motoare electrice de tracțiune minim 350.000 km ..."
 Se modifică și corelează cerința caietului de sarcini, pag. 62 par. 4 lit b), și va avea următorul conținut:
 b) garanții ale subansamblurilor tramvaielor, diferite de cea a întregului tramvai:
 Caroserie la coroziune min 8 ani;
 Motoare electrice de tracțiune minim 500.000 km.;
 După expirarea perioadei de garanție, la solicitarea expresă a achizitorului, furnizorul are obligația de a asigura pe o perioadă de 30 de ani, contra cost, orice piesă sau subansamblu din componența tramvaiului care s-a defectat, la un preț care să reflecte condițiile de piață de la acel moment. În acest sens, va prezenta o Declarație care să confirme asigurarea producerii acestora de către producător pentru perioada de timp sus-menționată. Furnizorul răspunde pe toată durata perioadei de garanție pentru calitatea produselor livrate, iar după expirarea acesteia pentru viciile ascunse constatate.

d) Răspuns la întrebarea nr. 16 din clarificări:

Se acceptă parțial propunerea ofertantului.
 Se modifică art. 25.9 (2) din Contract, și va avea următorul conținut:
 (2) În cazurile prevăzute la alin. (1), Furnizorul are dreptul de a pretinde numai plata corespunzătoare pentru partea din contract îndeplinită până la data denunțării unilaterale a contractului, având dreptul de a se adresa instanțelor de judecată pentru plata de daune interese.

e) Răspuns la întrebarea nr. 17 din clarificări:

Se acceptă propunerea ofertantului.
 Se modifică art. 27 din Contract, și va avea următorul conținut:
 Art. 27.1 Achizitorul dobândește un drept de proprietate deplină asupra produselor fizice livrate (tramvaiele). Pentru toate elementele de software, documentație tehnică sau alte creații intelectuale încorporate în produse și protejate de DPI, Furnizorul acordă Achizitorului o licență neexclusivă, perpetuă, irevocabilă și gratuită de a utiliza, opera, întreține și repara produsele în scopul pentru care au fost achiziționate.
 Art. 27.2 Drepturile de proprietate intelectuală preexistente ale Furnizorului sau ale terților licențiatori rămân proprietatea acestora. Nimic în acest Contract nu va fi interpretat ca un transfer al acestor DPI preexistente.

f) Răspuns la întrebarea nr. 18 din clarificări:

Se acceptă parțial propunerea ofertantului.
 Se modifică art. 28 din Contract, și va avea următorul conținut:
 28.1. (1) Plățile care urmează a fi realizate în cadrul contractului se vor face numai după emiterea facturii ca urmare a recepționării de către Achizitor a produselor aferente activităților efectuate de Furnizor, în condițiile Caietului de sarcini și cu respectarea obligațiilor asumate de Furnizor prin oferta.
 (2) Furnizorul va emite facturile evidențind separat costurile tramvaielor, ale subansamblelor/ pieselor/ materialelor/ consumabilelor etc.

g) Răspuns la întrebarea nr. 15 din clarificări:

Se acceptă parțial propunerea ofertantului.

Se modifica Art. 25.6, 25.7. din Contract, si vor avea urmatorul continut:

25.6. - Pact comisoriu

(1) In caz de neexecutare, executare necorespunzatoare a obligatiilor contractuale principale (art.22) de catre furnizor, precum si al intarzierii in indeplinirea obligatiilor o perioada mai mare de 30 zile de la data scadentei, din culpa exclusiva a furnizorului, achizitorul are dreptul de a considera contractul reziliat de plin drept, fara interventia instantei de judecata. Rezilierea opereaza de drept dupa expirarea perioadei de remediere a incalcarii contractuale, notificata de catre achizitor furnizorului si numai daca furnizorul nu a remediat respectiva incalcare inaintul termenului indicat in notificare.

(2) In cazurile de neexecutare, executare necorespunzatoare ori intarziere in indeplinirea obligatiilor pe o perioada mai mare de 30 de zile, din culpa exclusiva a furnizorului, acesta datoreaza daune compensatorii, care se determina astfel:

(i) pentru neexecutarea totala a obligatiilor usumate si/sau care ii revin, furnizorul are obligatia de a plati achizitorului, cu titlu de daune compensatorii, o suma in cuantum de 5% din pretul total, fara TVA, al contractului;

(ii) in cazul in care executarea este numai partiala si este corespunzatoare, daunele reprezinta 10% din valoarea obligatiilor neexecutate la care se adauga, daca este cazul, si penalitati de intarziere calculate de la data scadentei obligatiei neindeplinite pana la data la care a intervenit rezilierea. Daca nu se poate stabili proportia obligatiilor neexecutate, furnizorul datoreaza achizitorului daune compensatorii in cuantum de 5% din pretul total, fara TVA, al contractului;

(iii) in cazul in care executarea este partiala si, totodata, necorespunzatoare, furnizorul datoreaza achizitorului, cu titlu de daune compensatorii, o suma in cuantum de 5% din valoarea totala, fara TVA, a contractului, la care se adauga, daca este cazul, si penalitati de intarziere calculate de la data scadentei obligatiei neindeplinite pana la data la care a intervenit rezilierea.

25.7. – (1) In caz de neexecutare, executare necorespunzatoare a obligatiilor contractuale principale (art.21) de catre achizitor, precum si al intarzierii in indeplinirea obligatiilor o perioada mai mare

h) Răspuns la întrebarea nr. 10 din clarificări:

Se acceptă propunerea ofertantului.

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

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

i) Răspuns la întrebarea nr. 11 din clarificări:

Se acceptă modificarea propusa la art. 13.3 din Contract, care va avea urmatorul continut:

13.3. (1) În cazul în care Achizitorul anticipează, din motive excepționale și temeinic justificate, o posibilă dificultate în respectarea unui termen de plată, va notifica de îndată Furnizorul în vederea agreării comune a unor soluții. Simpla notificare nu exonerează Achizitorul de la plata penalităților de întârziere prevăzute la Art. 25.3, cu excepția situațiilor de forță majoră dovedite conform Capitolului 29. Orice modificare a termenelor de plată se poate face doar prin act adițional semnat de ambele Părți.

j) Răspuns la întrebarea nr. 21 din clarificări:

Se acceptă propunerea ofertantului.

Nivelul garanției de bună execuție a contractului stabilit in Fisa de date secțiunea III.1.6.b) Garanție de bună execuție se va citi: " III 1.6.b) Garanție de bună execuție: Cuantum: 5% din valoarea fărăTVA, a contractului, ...". A se vedea si raspunsul la intrebare nr. 6 din prezentele clarificari.

k) Răspuns la întrebarea nr. 27 din clarificări:

Se acceptă parțial modificarea.

Autoritatea contractantă recunoaște că o cerință rigidă privind înălțimea minimă de 1,5 m ar putea limita soluțiile tehnice ale ofertanților. Astfel, se renunță la specificarea unei înălțimi fixe, dar se menține cerința de bază: **protecția completă a motorului împotriva pătrunderii apei.**

Cerința esențială este ca sistemul de ventilație al motoarelor de tracțiune să fie proiectat și amplasat astfel încât să asigure **etanșitate perfectă** împotriva pătrunderii apei, inclusiv a jeturilor directe, indiferent de nivelul apei de pe șine.

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

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

l) Răspuns la întrebarea nr. 28 din clarificări:

Se acceptă parțial modificarea.

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

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

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

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

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

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

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

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

m) Răspuns la întrebarea nr. 12 din clarificări:

Se acceptă modificarea. Se modifică art. 14.2 și 14.3 din Contract, și va avea următorul

continut:

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

(i) Oricare dintre Părți poate convoca întrunirea unei întâlniri cu scopul evaluării și reducerii/evitării riscurilor. Întâlnirile de lucru desfășurate în vederea reducerii și evitării riscurilor apărute pe parcursul derulării contractului, vor avea ca scop:

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

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

(ii) Pentru fiecare întâlnire de monitorizare a progresului în cadrul Contractului, Furnizorul prezintă Achizitorului informațiile solicitate conform de acesta.

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

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

n) Răspuns la întrebarea nr. 5 din clarificări:

Se acceptă propunerea ofertantului.
 Se modifica art. 9.2. din Contract, si va avea urmatorul continut:
 9.2. Furnizorul se obligă să prezinte Achizitorului standardul de firmă și Proiectul tehnic al tramvaielor oferite pentru avizare, în limba română, în termen de 90 (nouăzeci) de zile de la data emiterii ordinului de începere.
 Totodată, cerința din caietul de sarcini, cap. 1.2., pag. 6, se modifică astfel:
 În loc de:
 În termen de 15 de zile de la data emiterii ordinului de începere, acesta este obligat de a supune avizării beneficiarului standardul de firmă de produs și proiectul tehnic care vor fi prezentate în forma cerută de reglementările legale, respectiv SR 10000-6:2004 [99].
 Se va citi:
 În termen de 90 (nouăzeci) de la data emiterii ordinului de începere, acesta este obligat de a supune avizării beneficiarului standardul de firmă de produs și proiectul tehnic care vor fi prezentate în forma cerută de reglementările legale, respectiv SR 10000-6:2004 [99]

o) Răspuns la întrebarea nr. 6 din clarificări:

Se acceptă propunerea ofertantului.
 Se modifica art. 11.1.(1) din Contract, si va avea urmatorul continut:
 11.1. (1) Furnizorul se obligă să constituie garanția de bună execuție a contractului în cuantum de 5% din valoarea, fara TVA, a contractului, pentru perioada de derulare a contractului. În cazul în care pe parcursul executării contractului de achiziție publică se suplimentează valoarea acestuia, Furnizorul are obligația de a completa garanția de bună execuție în corelație cu noua valoare a contractului de achiziție publică.

p) Răspuns la întrebarea nr. 4 din clarificări:

Se acceptă parțial propunerea ofertantului.
 Se modifica art. 5.2.(1) din Contract, si va avea urmatorul continut:
 5.2. (1) Furnizarea produselor aferente contractului va începe la data mentionata in ordinul de incepere ce va fi emis de Achizitor în termen de maximum 30 (treizeci) de zile calendaristice de la data constituirii de către Furnizor a garanției de bună execuție, cu excepția unor circumstanțe obiective independente de voința autorității contractante, și va dura maxim numărul de luni precizat astfel:
 a) Livrarea primului tramvai se face cel târziu în luna a ____ - a de la primirea ordinului de incepere din partea achizitorului;
 b) Livrarea celorlalte 19 tramvaie se face cel târziu în luna a ____ - a de la primirea ordinului de incepere din partea achizitorului;

q) Răspuns la întrebarea nr. 29 din clarificări:

Se acceptă modificarea.
 Cerința din caietul de sarcini, Anexa nr. 1 pag. 77, se modifică astfel:
 În loc de:
 elastică, având în construcție elemente din cauciuc care să asigure suspensia de gradul I (primară) și arcuri elicoidale care să asigure suspensia de gradul II (secundară)
 Se va citi:
 elastică, având în construcție elemente din cauciuc care să asigure suspensia de gradul I (primară) și arcuri elicoidale sau sisteme de tip metal-cauciuc care să asigure suspensia de gradul II (secundară).

r) Răspuns la întrebarea nr. 30 din clarificări:

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

s) Răspuns la întrebarea nr. 31 din clarificări:

Se acceptă modificarea

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

În loc de:

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

Se va citi:

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

7. Raportat la numărul mare de modificări admise prin răspunsul consolidat și prin clarificările aduse, autoritatea contractantă a schimbat în mod semnificativ cerințele documentației licitației, astfel că potențialii ofertanți sunt nevoiți să-și ajusteze ofertele pe care urmează să le depună până în data de 15.09.2025.
8. Cu toate acestea, cerințele caietului de sarcini asupra cărora a statuat autoritatea contractantă prin răspunsul la clarificări și la care ne vom referi mai jos încalcă principiile care stau la baza organizării licitațiilor publice și de atribuire a contractelor de achiziție publică. De asemenea, există în continuare multiple neconcordanțe între cerințele din Caietul de sarcini.

B. TEMEINICIA CERERII DE SUSPENDARE A PROCEDURII DE ATRIBUIRE

9. Potrivit dispozițiilor art. 22 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, în cazuri temeinic justificate și pentru prevenirea unei pagube iminente, Consiliul poate dispune suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea contestației.
10. Astra Vagoane solicită CNSC să dispună măsura suspendării procedurii de licitație publică până la soluționarea prezentei contestației, în termen de 3 zile de la înregistrarea contestației, respectiv până la expirarea termenului limită pentru depunerea ofertelor, care este 15.09.2025.
11. Prin raportare la dispozițiile legale sus-menționate, în cauză sunt îndeplinite condițiile în care Consiliul poate dispune măsura suspendării procedurii de atribuire, după cum vom demonstra în continuare.

B.1. Existența unui caz temeinic justificat

12. După cum am demonstrat în secțiunea anterioară, prin răspunsul consolidat al autorității contractante au fost aduse numeroase modificări ale cerințelor inițiale publicate în caietul de sarcini.
13. Modificările au vizat atât cerințele din Caietul de sarcini, cât și prevederile contractului ce urmează a fi încheiat. În plus, modificările se raportează atât la componentele esențiale, cât și la cele secundare.
14. Cerințele inițiale erau ambigue și generau mai multe înțelegeri, nefiind corelate între diversele secțiuni ale Caietului de sarcini, iar ca urmare a clarificărilor transmise de autoritatea contractantă s-a consolidat echivocul în privința cerințelor.
15. Răspunsul consolidat nu a înlăturat caracterul ambiguu al cerințelor, dar a consolidat faptul necorelării prevederilor din caietul de sarcini, pe de o parte, iar pe de altă parte, a clarificat sensul anumitor cerințe formulate într-o manieră neconformă.
16. Acest motiv reprezintă un caz temeinic și justificat pentru dispunerea suspendării.

B.2. Prevenirea unei pagube iminente

17. Condiția prevenirii unei pagube iminente este îndeplinită, întrucât derularea în paralel a procedurii de atribuire prin împlinirea termenului de depunere a ofertelor în condițiile în care, pe de o parte, cerințele caietului de sarcini sunt susceptibile de mai multe interpretări, iar pe de altă parte, acesta conține cerințe care sunt neconforme, este de natură a produce prejudicii substanțiale subscrisei și celorlalți participanți deopotrivă.
18. Acest prejudiciu este iminent și nu poate fi remediat în lipsa suspendării procedurii.
19. Suspendarea procedurii de atribuire reprezintă singura măsură care, în condițiile date, poate asigura respectarea principiului legalității și proporționalității, în caz contrar existând riscul ca, așa cum am arătat mai sus, această procedură să își continue cursul, cu depunerea unor oferte care se raportează la cerințe echivoce și neconforme.
20. Prin raportare la art. 22 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, Consiliul are temei procedural pentru a dispune măsura suspendării procedurii de atribuire, atunci când drepturile operatorilor economici ar fi în mod vădit afectate în situația neluării unei astfel de măsuri, precum și atunci când această măsură este singura care poate asigura protejarea interesului public.
21. Or, respectarea principiilor de atribuire a contractelor de achiziție publică reprezintă chestiuni de interes public.
22. În susținerea argumentelor noastre, invocăm și Recomandarea nr. R (89) 8 din 13 septembrie 1989 a Comitetului de Miniștri din cadrul Consiliului Europei, referitoare la protecția jurisdicțională provizorie în materie administrativă, instrument juridic european aplicat în mod frecvent în jurisprudența română. Acest act juridic emis la nivel european prevede faptul că este de dorit să se asigure persoanelor o protecție jurisdicțională provizorie, fără a recunoaște, totuși, eficacitatea necesară acțiunii administrative. Recomandarea a apreciat că autoritățile administrative acționează în numeroase domenii și că activitățile lor sunt de natură a afecta drepturile, libertățile și interesele persoanelor. În plus, s-a arătat în același act european faptul că executarea imediată și integrală a actelor administrative contestate sau susceptibile de a fi contestate poate, în anumite circumstanțe, cauza persoanelor un prejudiciu ireparabil și pe care echitatea îl impune ca fiind de evitat în măsura posibilului.
23. Unul dintre principiile la care face referire Recomandarea este acela potrivit căruia autoritatea jurisdicțională chemată să decidă măsuri de protecție provizorie trebuie să țină cont de ansamblul circumstanțelor și intereselor prezente, asemenea măsuri fiind posibil a fi acordate mai ales atunci când executarea actului administrativ este de natură a cauza pagube grave, dificil de reparat și când există un argument de drept aparent valabil cu privire la nelegalitatea actului administrativ.
24. În jurisprudența națională, instanțele române, inclusiv instanța supremă, aplică în mod frecvent prevederile Recomandării Consiliului European referitoare la suspendarea actelor administrative, statuând cu valoare de principiu, în materia suspendării executării actelor administrative:

„Principiul legalității actelor administrative presupune, însă, atât ca autoritățile administrative să nu încalce legea, cât și ca toate deciziile lor să se întemeieze pe lege. El impune, în egală măsură, ca respectarea acestor exigențe de către autorități să fie în mod efectiv asigurată.

Prin urmare, în procesul executării din oficiu a actelor administrative trebuie asigurat un anumit echilibru, precum și anumite garanții de echitate pentru particulari, întrucât acțiunile autorităților publice nu pot fi discreționare, iar legea trebuie să furnizeze individului o protecție adecvată împotriva arbitrariului.

Tocmai de aceea, suspendarea executării actelor administrative trebuie considerată ca fiind în realitate, un eficient instrument procedural aflat la îndemâna autorității emitente sau a

instanței de judecată, pentru a asigura respectarea principiului legalității, fiind echitabil ca atâta timp cât autoritatea publică sau judecătorul se află în proces de evaluare, acestea să nu-și producă efectele asupra celor vizați”¹.

C. TEMEINICIA CONTESTAȚIEI. CERINȚELE CRITICATE ȘI MĂSURILE DE REMEDIERE SOLICITATE

25. În prealabil, precizăm că prezenta secțiune va fi structurată astfel încât fiecare subsecțiune ulterioară să conțină atât prevederea din documentația de achiziție criticată, cât și măsura de remediere pe care o solicităm.

C.1. Cerința privind garanția motoarelor electrice de tracțiune minim 500.000 km este nejustificat de exigentă, în dezacord vădit cu practica din industrie

26. Conform art. 15 din Caietul de sarcini „ofertantul se va angaja obligatoriu în ofertă la următoarele garanții:

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

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

- *Caroserie: 30 ani;*

- *Motoare electrice de tracțiune minim 500.000 km”.*

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

- 500.000 km pentru boghiuri, unitate de transmisie, unitate electrică de tracțiune, compresor, elemente sistem frânare;
- 8 ani pentru caroserie, podea, echipamente electrice, instalație de informare călători, componente cauciuc.

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

- cele mai importante componente ale sistemului mecanic al tramvaiului (sistemul de tracțiune, echipamentele de acționare mecanică, sistemul de frânare), pentru care se solicită o garanție de 500.000 km fără limită temporală, în loc de 350.000 km sau 5 ani;
- cele mai importante elemente ale caroseriei, pentru care se solicită o garanție de 8 ani în loc de 350.000 km sau 5 ani.

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

30. Or, practica standard aplicată pe scară largă în procedurile de achiziții de tramvaie este aceea că garanția este de 5 ani sau 300.000 km, care ține cont de un rulaj mediu anual de 60.000 km. Un exemplu elocvent în acest sens este contractul încheiat între Astra Vagoane și Municipiul București în anul 2020 pentru achiziția a 100 de tramvaie, în care garanția este de 5 ani /

¹ Decizia nr. 4575/17.12.2018, pronunțată de Înalta Curte de Casație și Justiție - Secția de contencios administrativ și fiscal.

300.000 km. Aceste tramvaie circulă, însă, în București și străbat zilnic distanțe mult mai lungi decât cele din Mun. Ploiești.

31. Așadar, chiar și criteriul distanței (350.000 km) poate fi considerat unul derogatoriu de la standardele industriei, însă ținând cont că acest criteriu este alternativ cu criteriul temporal (5 ani) care este conform practicii, cerința nu poate fi considerată una excesivă.
32. Aceste criterii sunt luate în calcul de orice producător responsabil atunci când avansează oferta sa de preț. Ținând cont de faptul că prețul estimat de autoritatea contractantă este la nivelul prețului pieței, rezultă că acest preț este format ținând cont de criteriile de garanție amintite. Derogarea prin înăsprirea drastică a cerințelor de garanție (creșterea de la 350.000 km la 500.000 reprezintă o creștere cu 30%) se transpune într-un cost foarte ridicat de mentenanță pentru producător. Or, cheltuielile cu mentenanța nu se pot raporta decât la cele aferente garanției de 5 ani, care reprezintă standardul în industrie.
33. Aceasta cu atât mai mult cu cât, așa cum vom arăta mai jos, contractul de achiziție parte a documentației de atribuire nu permite actualizarea prețului tramvaielor, iar piesele de schimb ar urma să fie furnizate la prețul de achiziție actual, fără a ține cont de evoluția ulterioară a prețurilor de piață.
34. În realitate, experiența Astra Vagoane, firmă cu o tradiție de zeci de ani în industria producătoare de material rulant, demonstrează că doar un producător care își dorește eliminarea concurenților cu riscul de a nu-și respecta ulterior angajamentul asumat poate formula o ofertă în acești termeni.
35. Astfel cum vom arăta, cerințele de garanție limitează concurența ofertanților, încalcă principiul tratamentului nediscriminatoriu al ofertanților și are drept rezultat crearea cadrului favorabil pentru favorizarea unui posibil ofertant care și-ar asuma această obligație în scopul de a elimina alți participanți care formulează oferte serioase și reale.
36. *În primul rând*, garanția impusă de 500.000 km este nejustificat de exigentă și duce la asumarea unei obligații nesustenabile de către ofertantul care se angajează în acest sens.
37. Garanțiile solicitate trebuie să fie realiste și tehnic sustenabile. Or, solicitarea unei garanții de 500.000 km prin cerințele Caietului de sarcini obligă pe orice producător serios să crească prețul produselor oferite pentru a încerca să îndeplinească o obligație de garanție excesiv de oneroasă.
38. *În al doilea rând*, prin impunerea unei astfel de cerințe exigentă și extrem de costisitoare sunt încălcate principiile procedurilor de achiziții publice.
39. În speță este afectat principiul concurenței, întrucât cerința nejustificat de exigentă elimină orice producători serioși.
40. Un alt principiu încălcat este cel al tratamentului egal al participanților și cel al nediscriminării. Atâta timp cât standardul în industrie îl reprezintă garanția de 5 ani sau 300.000 km, reiese că participanții nu sunt tratați în mod egal, întrucât cerințele favorizează doar pe producătorii care urmăresc cu orice risc să înlăture producătorii onești care ofertează produse de calitate.
41. În măsura în care Consiliul ar trece peste argumentele evocate mai sus, arătăm că există o incoerență a termenelor cerute pentru obligații de garanție extinse fără a fi corelate cu condițiile de exploatare/întreținere a tramvaielor.
42. Astfel, termenele de garanție de 8 ani pentru diverse subansambluri (caroserie, podea, echipamente electrice, etc.), precum și pentru componentele de cauciuc sunt excesive și depășesc durata de viață tehnică normală a multora dintre acestea.
43. Totodată, garanția de 10 ani (luând în calcul și garanția extinsă prevăzută în documentația de atribuire) include și data la care achizitorul trebuie să realizeze (pe cheltuială proprie) reparația generală a tramvaielor, ceea ce înseamnă cheltuieli suplimentare de cel puțin 30%

din prețul unui tramvai nou. De aici reiese imposibilitatea încadrării oricărui ofertant în bugetul achiziției. Reparația se face la 8 ani conform normativelor tehnice, iar aceasta ar reveni astfel în sarcina ofertantului/contractatului, fapt care reprezintă o povară financiară suplimentară inclusă în cadrul cerințelor excesive din Caietul de sarcini.

44. Reparația generală presupune demontarea interioarelor pe timpul realizării acesteia, întrucât chiar o parte din interioare după 8 ani trebuie înlocuite, iar accesul la alte componente este imposibil fără demontare.
45. De asemenea, obligația de a asigura piese de schimb timp de 15 ani după expirarea garanției (deci pentru un total de 25 de ani) este disproporționată și nu este în conformitate cu legislația europeană aplicabilă. Toți furnizorii externi oferă piese de schimb cu termene maxime de livrare pe 10 ani.
46. După cum am arătat, cerința din caietul de sarcini de garanție de 500.000 km pentru motoare este necorelată cu vreo limită temporală. Așadar, dacă un tramvai ar rămâne nefolosit din orice motiv, autoritatea contractantă solicită să acordăm o **garanție perpetuă** a acestuia, ceea ce este de neacceptat, fiind nesustenabil din punct de vedere economic.
47. Documentația licitației prevede o limită temporală în cazul perioadei standard de garanție și face referire la aceasta și prin factorul de punctaj, dar nu specifică absolut nicio limită temporală în privința garanției de 500.000 km la motor.
48. În conformitate cu prevederile fișei de date a achiziției, ofertanții trebuie să se raporteze la o perioadă minimă de garanție a tramvaielor de 350.000 km sau 5 ani. Acordarea punctajului pentru acest factor are următorul mecanism: „numărul minim de ani pentru garanția extinsă, care va fi punctată este de 1 an suplimentar perioadei de garanție obligatorie sau 70.000 km, iar numărul maxim este de 5 ani suplimentar perioadei de garanție obligatorie sau 350.000 km. Orice ofertă cu un număr de ani de garanție extinsă mai mare de 5 ani suplimentar perioadei de garanție obligatorie sau 350.000 km, nu va fi punctată suplimentar.”
49. În fine, așa cum am menționat mai sus, în caietul de sarcini se cere o garanție a funcționării tramvaielor de minim 350.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), iar art. 15 din Caietul de sarcini prevede componentele pentru care garanție excede celei standard:

Caroserie la coroziune (minim)	8	ani
Podea și covor podea (inclusiv sistem lipire) (minim)	8	ani
Boghiuri (minim)	500.000	km
Unitate de transmisie (reductoare, etc.) (minim)	500.000	km
Unitate electrică de tracțiune, compresor, (minim)	500.000	km
Echipamente electrice (invertor, sursă statică) (minim)	8	ani
Instalație de informare călători (minim)	8	ani
Elemente sistem frânare	500.000	km

(minim)		
Componente cauciuc	8	ani

50. Astfel, dacă eliminăm din componența tramvaielor echipamentele pentru care se solicită o garanție extinsă celei standard, ar rămâne doar câteva componente ne semnificative și care nu pot alcătui nici măcar structura tramvaielor și componentele esențiale ale acestora.
51. Astfel, garanția standard se referă la componente reduse ca număr și mai puțin semnificative, iar componentele pentru care se cere garanția extinsă alcătuiesc componentele principale ale tramvaielor. Prin urmare, modalitatea de elaborare a cerințelor caietului de sarcini este neconformă cu legislația în materie, fiind eludat principiul transparenței.
52. Acest principiu reprezintă garanția operatorilor economici interesați cu privire la corectitudinea organizării și desfășurării achiziției, precum și respectarea egalității de tratament și nediscriminarea. Pentru respectarea acestui principiu, este necesar ca documentația de atribuire să nu cuprindă cerințe restrictive și să fie accesibilă tuturor operatorilor economici interesați de participarea la procedura de achiziție.
53. Modul de redactare al Caietului de sarcini joacă un rol crucial în ajutarea ofertanților la redactarea ofertei tehnice și financiare, iar prevederile acestuia trebuie să fie neechivoce și lipsite de multiple înțelesuri.
54. Așadar, se impune modificarea cerințelor referitoare la garanția motoarelor și alinierea acestora la perioada de garanție standard, respectiv reducerea perioadei de garanției pentru motor de la 500.000 km la 350.000 km și impunerea unei limite temporale de 5 ani.

C.2. Cerințele privind durata garanțiilor tehnice trebuie modificate

55. Fără a relua argumentele din secțiunea precedentă, facem referire la acestea și completăm solicitarea noastră cu următoarele motive.
56. Caietul de sarcini este caracterizat de o numerotare incoerentă și de obligații de garanție extinse fără corelare cu condițiile de exploatare/întreținere.
57. Reiterăm că termenele de garanție de 8 ani pentru diverse subansambluri (caroserie, podea, echipamente electrice, componente cauciuc) sunt excesive și depășesc durata de viață tehnică normală a multor dintre acestea. De asemenea, garanția de 10 ani (luând în calcul și garanția extinsă prevăzută în documentația de atribuire) ar include și data la care achizitorul trebuie să realizeze (pe cheltuiulă proprie) reparația generală a tramvaielor.
58. De asemenea, obligația de a asigura piese de schimb timp de 15 ani după expirarea garanției, așadar pentru un total de 25 de ani, este disproporționată și nu este în conformitate cu legislația europeană aplicabilă.
59. Astfel, autoritatea contractantă cere ca cele mai importante componente ale tramvaielor să fie, practic, extinse pe toată durata de viață a tramvaielor. Introducerea unei limite temporale de 5 ani drept criteriu alternativ până la care operează garanția, celălalt fiind numărul limită de kilometri de 350.000, este indispensabil pentru stabilirea unor condiții conforme la care trebuie să se realizeze ofertanții.
60. Având în vedere cele arătate, ca expresie a clarității și coerenței cerințelor documentației de atribuire, considerăm necesară includerea tuturor clauzelor privind garanțiile tehnice într-un capitol separat (în prezent sunt dublate clauzele contractuale 11.3 și următoarele în capitolul care se referă la Garanția de bună execuție):

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

„Garanții ale subansamblurilor tramvaielor, diferite de cea a tramvaielor:

- a) - Caroserie la coroziune - 5 ani sau 350.000 km (oricare se îndeplinește mai întâi);
- b) - Podea și covor podea - 5 ani sau 350.000 km (oricare se îndeplinește mai întâi);
- c) - Boghiuri - 5 ani sau 350.000 km (oricare se îndeplinește mai întâi);
- d) - Unitate de transmisie (reductoare, etc.) - 5 ani sau 350.000 km (oricare se îndeplinește mai întâi);
- e) - Unitate electrică de tracțiune, compresor - 5 ani sau 350.000 km (oricare se îndeplinește mai întâi);
- f) - Echipamente electrice (invertor, sursă statică) - 5 ani sau 350.000 km (oricare se îndeplinește mai întâi);
- g) - Instalație de informare călători - 5 ani sau 350.000 km (oricare se îndeplinește mai întâi);
- h) - Elemente sistem frânare - 5 ani sau 350.000 km (oricare se îndeplinește mai întâi);
- i) - Componente cauciuc - 3 ani sau 210.000 km (oricare se îndeplinește mai întâi)."

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

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

C.3. Cerința privind caracterul ferm al prețului se impune a fi modificată

62. Clauza actuală stipulează că prețul contractului este ferm și neactualizabil pe toată durata de derulare a acestuia. Având în vedere durata extinsă a unui astfel de contract (care include fabricarea, livrarea eșalonată și garanția), această clauză expune furnizorul unui risc comercial extraordinar și inechitabil, legat de fluctuațiile imprevizibile ale costurilor materiilor prime (ex: oțel, aluminiu), componentelor din import (adesea facturate în EUR), energiei și forței de muncă.
63. Impunerea unui preț fix pe o perioadă de mai mulți ani, într-un context economic volatil, contravine principiului echilibrului contractual și poate face imposibilă executarea contractului în condiții sustenabile. Legislația achizițiilor publice (art. 221 din Legea 98/2016) prevede expres posibilitatea ajustării prețului ca o formă de modificare a contractului.
64. Ca atare, considerăm necesară modificarea art. 4.5 din modelul de contract și introducerea unui nou articol, art. 4.6, pentru a permite ajustarea prețului:
- **Art. 4.5 (nou):** „Prețul unitar al produselor, stabilit în Propunerea Financiară, este ferm și neajustabil pentru o perioadă de 12 (douăsprezece) luni de la data semnării Contractului, cu excepția ajustărilor permise de clauza de revizuire a prețului precum și de prevederile legislației în vigoare. După expirarea primelor 12 luni de executare a contractului, prețul unitar pentru produsele care urmează a fi livrate va fi ajustat în condițiile și conform metodologiei stipulate la Art. 4.6.”
 - **Art. 4.6 (nou) - Metodologia de Ajustare a Prețului:**
 „(1) Ajustarea prețului are ca scop exclusiv recunoașterea efectelor demonstrate ale variației costurilor elementelor fundamentale de producție și menținerea echilibrului economic al Contractului.
 (2) Prețul unitar ajustat (P_n) al unui tramvai se calculează pe baza prețului unitar inițial (P_0) conform următoarei formule polinomiale:

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

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

- a) $k_{fix} = 0,15$ - reprezintă componenta fixă, neajustabilă (amortizări, profit, cheltuieli generale necorelate cu indicii de mai jos).
- b) $k_{mat} = 0,40$ - reprezintă ponderea costurilor cu materiale și materii prime (oțel, aluminiu, etc.) de proveniență internă.
- c) $k_{man} = 0,25$ - reprezintă ponderea costurilor directe și indirecte cu forța de muncă din România.
- d) $k_{val} = 0,15$ - reprezintă ponderea costurilor cu materiale, subsansamble și componente din import, a căror valoare este dependentă de cursul de schimb valutar EUR.
- e) $k_{en} = 0,05$ - reprezintă ponderea costurilor cu energia și utilitățile consumate în procesul de producție. Suma coeficienților ($k_{fix} + k_{mat} + k_{man} + k_{val} + k_{en}$) este egală cu 1.

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

- a) P_0 = Prețul unitar al unui tramvai, în LEI, conform Propunerii Financiare, anexă la Contract.
- b) P_n = Prețul unitar ajustat, calculat conform prezentei metodologii.
- c) IM = Indicele Prețurilor Producției Industriale (IPPI) pentru piața internă, total, secțiunea CAEN Rev. 2 C - "Industria prelucrătoare", publicat lunar de INSSE în Buletinul Statistic de Prețuri.
- d) IS = Indicele câștigului salarial mediu nominal brut, publicat lunar de INSSE.
- e) IE = Cursul de schimb mediu lunar LEU/EUR, comunicat de BNR și publicat în Buletinul lunar.
- f) IN = Indicele Prețurilor Producției Industriale (IPPI) pentru piața internă, total, secțiunea CAEN Rev. 2 D - "Producția și furnizarea de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat", publicat lunar de INSSE.

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

- a) Perioada de Bază (t_0): Indicii de bază (IM_0 , IS_0 , IE_0 , IN_0) sunt valorile finale publicate, corespunzătoare lunii calendaristice a datei limită de depunere a ofertelor în cadrul procedurii de atribuire.
- b) Perioada de Ajustare (t_n): Indicii actuali (IM_n , IS_n , IE_n , IN_n) sunt valorile finale publicate, corespunzătoare celei mai recente luni calendaristice pentru care toți cei patru indici menționați la alin. (4) sunt disponibili simultan și în formă definitivă la data transmiterii de către Furnizor a solicitării de ajustare. Această lună va fi denumită "Luna de Referință pentru Ajustare".

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

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

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

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

65. Solicitarea este conformă cu prevederile art. 221 alin. (1) lit. a) din Legea 98/2016 și art. 107 din HG 395/2016. Această clauză detaliată oferă un mecanism obiectiv, transparent și verificabil, bazat pe date statistice oficiale, eliminând orice arbitrar. Formula propusă reflectă o structură de costuri realistă pentru industria constructoare de material rulant. Includerea unei componente fixe, a ponderilor, a unei benzi de variație și a unei proceduri clare protejează interesele ambelor părți: apără furnizorul de riscul inflaționist necontrolabil și oferă achizitorului predictibilitate și siguranța că ajustările sunt corect fundamentate, contribuind la sustenabilitatea pe termen lung a proiectului.

C.4. Cerința privind plățile directe către subcontractanți trebuie modificată

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

67. Este necesar să se dispună în sensul introducerii unui articol nou în modelul de contract:

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

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

C.5. Cerința privind cesiunea creanțelor trebuie modificată

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

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

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

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

C.6. Cerința privind termenul de remediere trebuie modificată

72. Termenul de 30 de zile lucrătoare pentru a repara sau înlocui bunuri defecte este insuficient pentru componente provenite din import, care pot necesita comandă de la producători terți, transport internațional și timp de instalare.
73. Este necesară flexibilizarea termenului pentru componentele provenite din import, astfel:
- Art. 12.5.(3) (nou): „Furnizorul se obligă sa repare sau sa înlocuiască bunurile lipsă, defectele, sau deteriorările, suportând toate costurile aferente, în termen de maxim 30 (treizeci) zile lucrătoare de la data recepției, cu excepția componentelor provenite din import pentru care termenul de remediere sau înlocuire este de 60 de zile. Termenul începe să curgă de la data la care Achizitorul a pus vehiculul la dispoziția Furnizorului pentru reparații.”*
74. Solicitarea introduce un grad de flexibilitate necesar, recunoscând că nu toate defecțiunile pot fi remediate în același interval de timp. Această abordare pragmatică previne situațiile în care furnizorul ar intra în penalizare din motive obiective, independente de voința sa.

C.7. Cerința privind termenul de recepție trebuie modificat

75. Un termen de 14 zile pentru efectuarea recepției individuale pentru fiecare tramvai este excesiv de lung. Procedurile de verificare ar trebui să fie standardizate și eficiente. Un termen atât de lung poate întârzia nejustificat emiterea procesului-verbal de recepție și, implicit, plata facturii aferente.
76. Este necesară scurtarea termenului de recepție.
77. Un termen de 5 zile lucrătoare este suficient pentru a efectua toate verificările necesare, conform listelor de verificare agreeate, cu excepția primului tramvai pentru care un termen de 14 - 21 de zile este justificat. Aceasta asigură un proces eficient și previne blocajele de cash-flow pentru furnizor, fără a prejudicia dreptul achizitorului la o verificare riguroasă.

C.8. Cerința privind definiția forței majore trebuie reformulată

78. Definiția din Caietul de sarcini, deși enumeră o serie de evenimente, are un caracter restrictiv. De asemenea, utilizarea expresiei „și include calamități, greve” poate fi interpretată ca limitativă.
79. Evenimente recente de anvergură globală, precum pandemiile (care pot fi mai mult decât simple „epidemii”, localizate), crizele geopolitice care duc la embargo-uri, restricții comerciale impuse de state terțe sau întreruperi majore în lanțurile de aprovizionare, nu sunt menționate explicit, deși sunt în afara controlului părților.
80. Este necesară reformularea definiției pentru a-i conferi un caracter exemplificativ și suficient, prin introducerea unui nou articol în modelul de contract:
- Art. 1.1.m) (nou): „m) Forța majoră - un eveniment mai presus de controlul Părților, care nu se datorează greșelii sau vinei acestora, pe care acestea nu l-au putut prevedea în mod rezonabil la momentul încheierii Contractului și ale cărui consecințe nu pot fi evitate prin luarea unor măsuri diligente, făcând astfel imposibilă executarea obligațiilor contractuale. Asemenea evenimente pot include, fără a se limita la: calamități naturale (cutremure, inundații, alunecări de teren), războaie (declerate sau nu), acte de terorism, revolte, insurecții, blocaje, greve generale la nivel național, epidemii, pandemii, carantine, embargouri, restricții guvernamentale neprevăzute la data încheierii contractului, sau orice alte evenimente similare care sunt recunoscute ca fiind de forță majoră de lege sau de uzanțele comerciale.”*

C.9. Cerința privind ușile de acces se impune a fi eliminată

81. În descrierea privind condițiile aplicabile ușilor de acces se solicită ca toate ușile să fie cu deschidere independentă. Este necesară eliminarea acestei cerințe, întrucât vatmanul are posibilitatea deschiderii în mod automat a ușilor care au avut comanda de deschidere din partea călătorilor.
82. Vatmanul va avea posibilitatea ca de la un buton amplasat pe bord să selecteze modul de deschidere a ușilor în mod automat, doar a ușilor care au avut comanda de deschidere din partea călătorilor, iar vatmanul doar validează deschiderea după oprirea în stație, sau să deschidă în mod independent fiecare ușă prin comanda unui buton de la bord pentru fiecare ușă.

C.10. Cerințele privind tabloul de bord se impune a fi eliminate

83. În descrierea cerințelor privind parametrii ce trebuie furnizați pe display se solicită, printre altele, supratemperatura motoarelor electrice de tracțiune / Activarea mecanismului de protecție împotriva supratemperaturii motoarelor electrice de tracțiune.
84. De asemenea, în lista parametrilor monitorizați și memorați se solicită, printre altele, și parametrul privind depășirea valorilor maxime ale temperaturilor de funcționare pentru: motoarele electrice de tracțiune, echipamentele electronice de tracțiune și servicii auxiliare, instalația de aer condiționat etc.
85. Este necesară eliminarea acestor cerințe, întrucât sistemul automat de monitorizare urmărește în permanență valoarea curentului reducându-l la nevoie astfel încât să nu se depășească temperatura admisibilă a instalației.

C.11. Cerința privind definiția lămpilor de gabarit trebuie eliminată

86. Prin cerințele din Caietul de sarcini se prevede ca lămpile cu gabarit să fie prevăzute cu LED-uri.
87. Această cerință este restrictivă, având în vedere faptul că lămpile de gabarit cu catadioptrii și-au dovedit fiabilitatea sporită în exploatare față de cele cu LED-uri, motiv pentru care trebuie eliminată cerința.

C.12. Cerința privind monitorizarea izolației/împământării trebuie eliminată

88. Prin cerințele din Caietul de sarcini se prevede ca funcționarea corespunzătoare a izolației și a împământării echipamentelor să fie monitorizată de computerul de bord.
89. Este necesară înlăturarea acestei cerințe întrucât această cerință este specifică troleibuzelor, nu tramvaielor.

În temeiul art. 19 din Legea 101/2016, vă solicităm și accesul la dosarul ce va fi constituit la Consiliu, în vederea studierii sale.

În drept: art. 8, art. 22 și urm. din Legea 101/2016, precum și celelalte dispoziții legale la care am făcut referire.

În probațiune: înscrisuri.



ASTRA VAGOANE CĂLĂTORI SA
prin SCA Ţuca Zbârcea & Asociații



Digitally signed by
VLAD BIRTA
RO
2025.09.08 18:01:57