

[REDACTED]

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

Spre știința: MUNICIPIULUI TIMIȘOARA („Autoritatea contractantă”)
Timișoara, Bv. C.D.Loga , nr. 1, jud. Timiș
Tel: +40373172367, lucretia.schipor@primariatm.ro

Ref.: Procedura de atribuire având ca obiect furnizarea de tramvaie în cadrul proiectului „Asigurarea unui transport public local ecologic prin achiziția de tramvaie noi”- SMIS 341003 finanțat prin Programul Regional Vest 2021-2027, anunț de participare nr. CN1084488 din 13.08.2025

**DOMNULE PREȘEDINTE,
ONORAT CONSILIU,**

Subscrisă [REDACTED], cu sediul în [REDACTED] având cod unic de înregistrare [REDACTED] atribuit fiscal RO, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă [REDACTED] prezentată prin [REDACTED] calitate de Director General Adjunct (în continuare [REDACTED])

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

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 Contestățiilor,

formulăm prezenta

CONTESTAȚIE

împotriva răspunsului consolidat al autorității contractante din data de 04.09.2025 publicat în SEAP la data de 05.09.2025, prin care solicităm:

- 1) să dispuneți măsura suspendării procedurii de achiziție publică până la soluționarea prezentei contestații, în termen de 3 zile de la înregistrarea prezentei contestații, respectiv până la expirarea termenului limită pentru depunerea ofertelor, care este 18.09.2025;
- 2) anularea în parte a răspunsului consolidat al autorității contractante din data de 04.09.2025 publicat în SEAP la data de 05.09.2025, 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;

DOMNULUI PREȘEDINTE AL CONSILIULUI NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

[REDACTED]

- 3) obligarea autorității contractante să adopte măsuri de remediere a documentației de atribuire și propunerea de contract, ținând seama de dezlegările date de Consiliu prezentei contestații;
- 4) obligarea autorității contractate la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul demers,

având în vedere următoarele considerente:

I. SCURT REZUMAT AL SITUAȚIEI DE FAPT

1. În data de 13.08.2025, Municipiul Timișoara a inițiat, prin publicarea anunțului de participare nr. CN1084488, o procedură privind atribuirea unui contract de achiziție publică de produse intitulată Furnizare tramvaie în cadrul proiectului „Asigurarea unui transport public local ecologic prin achiziția de tramvaie noi”.
2. Conform descrierii achiziției publice, se intenționează achiziționarea unui număr de 10 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 10 tramvaie este de 113.817.580,00 lei.
3. La data de 21.08.2025, autoritatea contractantă a emis clarificarea din oficiu publicată în SEAP la data de 22.08.2025, în care a precizat următoarele:

„Clarificare 1:

În modelul de contract, art. 5.4 alin. (1) se modifică astfel:

În loc de:

Furnizorul va ține cont de următoarele aspecte în procesul de livrare și omologare/agrementare și plată a produselor ce fac obiectul prezentului contract, în contextul obligațiilor contractuale pe care Beneficiarul le are față de finanțator, respectiv atingerea următoarelor jaloane de progres fizic și financiar:

Până la data de 30.09.2026: atingerea unui progres de minimum 40% din valoarea fără TVA a contractului, constând în:

- livrarea, recepționarea și punerea în funcțiune a produselor (progres fizic -cel puțin 5 bucăți tramvaie);

-efectuarea plăților și includerea acestora în cereri de plată sau de rambursare (progres financiar - facturarea produselor livrate și recepționate);

Până la data de 28.02.2027: atingerea unui progres de minimum 70% din valoarea fără TVA a contractului, în aceleași condiții:

- livrarea, recepționarea și punerea în funcțiune a produselor (progres fizic -diferența până la 10 bucăți tramvaie);

-efectuarea plăților și includerea acestora în cereri de de plată sau de rambursare (progres financiar - facturarea produselor livrate și recepționate). (...)

Clarificare 2

Informațiile de tipul „pe cheltuiala sa/gratuit/fără niciun cost din partea autorității contractante/prin resurse si efort propriu”, din întreaga documentație de atribuire se vor citi ”costurile aferente vor fi incluse integral în oferta financiară a ofertantului, în prețul tramvaielor”.

4. Subscrisa a formulat mai multe întrebări de clarificare și modificare față de proiectul de Contract, precum și față de documentația de atribuire.

5. Prin răspunsul consolidat la clarificări nr. 037815 din data de 04.09.2025, publicat în SEAP la data de 5.09.2025, autoritatea contractantă a respins cea mai mare parte a întrebărilor, iar în raport de întrebările admise a adus modificări cerințelor și documentației de atribuire.
6. 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

7. Prin răspunsul la clarificări au fost modificate și/sau clarificate peste 20 de cerințe, dintre care redăm o parte:

- a) Răspuns la întrebarea nr. 5 din clarificări, partea A. CLARIFICĂRI PRIVIND PROIECTUL DE CONTRACT, solicitare postată în SEAP, înregistrată cu nr. MTM2025-035989/25.08.2025:

Clauza prevăzută la art. 5.6 care prevede "contractul își păstrează valabilitatea 5 ani de la finalizarea implementării proiectului" a fost inserată în contract în contextul în care deși implementarea contractului finanțat din fonduri europene se încheie, contractul nu se stinge automat ci rămâne în vigoare pentru încă 5 ani de la finalizarea implementării proiectului pentru a permite efectuarea unor controale post-implementare (audituri), aplicarea garanțiilor, conformarea cu obligațiile de durabilitate impuse de finanțator, s.a.

Autoritatea contractantă acceptă modificarea propusă de dvs. vizând clauza prevăzută la art. 5.6 care va avea următorul conținut:

Art. 5.6: „După semnarea procesului verbal de recepție finală (finalizarea implementării contractului) contractul își păstrează valabilitatea 5 ani, furnizorul fiind responsabil față de autoritatea contractantă și față de organismul abilitat să verifice modul de utilizare a finanțării nerambursabile.

- b) Răspuns la întrebarea nr. 4 din clarificări, partea B. CLARIFICĂRI PRIVIND DOCUMENTAȚIA DE ATRIBUIRE, solicitare postată în SEAP, înregistrată cu nr. MTM2025-035989/25.08.2025:

Neconcordanțele identificate reprezintă erori materiale, fără impact asupra cerinței tehnice de fond. În consecință, forma corectă și actualizată a paragrafului este următoarea:

„Tramvaiele trebuie să aibă o capacitate de transport totală de minim 150 locuri, calculată la o densitate a călătorilor în picioare de 8 persoane/m², conform SR 13342:1996, din care minim 35 pe scaune, din care minim 6 accesibile din "low floor" (podea joasă) conform SR 13342:1996.....”

- c) Răspuns la întrebarea nr. 6 din clarificări, partea B. CLARIFICĂRI PRIVIND DOCUMENTAȚIA DE ATRIBUIRE, solicitare postată în SEAP, înregistrată cu nr. MTM2025-035989/25.08.2025:

Neconcordanțele identificate reprezintă erori materiale, fără impact asupra cerinței tehnice de fond. În consecință, forma corectă și actualizată a paragrafului este următoarea:

La Pagina 20, Capitolul 6.5, paragraful relevant va avea următorul cuprins:

„✓ Stabilitatea în rampă și pantă: **minim 9°** (nouăzeci la mie) (la încărcare maximă): astfel, rampa maximă a căii de rulare pe care o urcă tramvaiul la capacitate maximă este:

Orașul	Rampa maximă a căii de rulare pe care o urcă tramvaiul la capacitate maximă (°)
Timișoara	9°

- d) Răspuns la întrebarea nr. 7 din clarificări, partea B. CLARIFICĂRI PRIVIND DOCUMENTAȚIA DE ATRIBUIRE, solicitare postată în SEAP, înregistrată cu nr. MTM2025-035989/25.08.2025:

Autoritatea contractantă acceptă completările propuse de operatorul economic. În consecință, paragraful va fi modificat și va avea următorul conținut:

„Structura caroseriei va fi construită din elemente din oțel, asamblate în totalitate prin sudură în mediu de gaz protector. Structura caroseriei va fi protejată (la interior și la exterior) printr-un sistem de protecție anticorozivă performant, care să asigure o durată de viață a caroseriei de minim 30 de ani (VH conform standardului SR EN ISO 12944), corespunzătoare unei clase de corozivitate de cel puțin C4-ridicat (conform standardului SR EN ISO 12944). Furnizorul va descrie în detaliu în oferta tehnică sistemul de protecție propus (tipul materialelor, numărul de straturi, grosimea fiecărui strat) și va prezenta documente doveditoare (teste de laborator, certificări, referințe) care să ateste atingerea durabilității solicitate. Metode precum aplicarea electrolitică (cataforeză) sau zincarea la cald sunt considerate exemple de soluții care pot îndeplini această cerință, fără a fi însă limitative.”

- e) Răspuns la întrebarea nr. 8 din clarificări, partea B. CLARIFICĂRI PRIVIND DOCUMENTAȚIA DE ATRIBUIRE, solicitare postată în SEAP, înregistrată cu nr. MTM2025-035989/25.08.2025:

Autoritatea contractantă acceptă completările propuse de operatorul economic. În consecință, paragraful va fi modificat și va avea următorul conținut:

„Sistemul de comandă electronică a ușilor va permite vatmanului selectarea mai multor moduri de operare de la postul de comandă, incluzând cel puțin următoarele funcționalități:

a) **Mod de operare normal (selectiv, la cererea pasagerilor):** După oprirea în stație, vatmanul va comanda eliberarea generală a ușilor. Ușile activate de pasageri prin butoanele de cerere (interioare sau exterioare) se vor deschide automat. Ușile la care nu sa înregistrat nicio cerere vor rămâne închise.

9. b) **Mod de operare centralizat:** Vatmanul va avea posibilitatea de a comanda deschiderea și închiderea simultană a tuturor ușilor de serviciu printr-o singură comandă.”**Clarificare privind Anumite Semnale Vizuale Solicitate la Tabloul de Bord**

- f) Răspuns la întrebarea nr. 11 din clarificări, partea B. CLARIFICĂRI PRIVIND DOCUMENTAȚIA DE ATRIBUIRE, solicitare postată în SEAP, înregistrată cu nr. MTM2025-035989/25.08.2025:

Suntem de acord cu solicitarea propusă. Se va elimina din listă parametrul “✓ Timpul de funcționare al motoarelor electrice de tracțiune” și se va menține cel referitor la “Kilometri efectivi rulați (contor total nerresetabil și parțial resetabil)”.12. **Clarificare privind Durata de Viață a Covorului din**

- g) Răspuns la întrebarea nr. 20 din clarificări, partea B. CLARIFICĂRI PRIVIND DOCUMENTAȚIA DE ATRIBUIRE, solicitare postată în SEAP, înregistrată cu nr. MTM2025-035989/25.08.2025:

Autoritatea contractantă este de acord cu solicitarea propusă. la pagina 50, Capitolul 8.4.4, paragraful „Instalația de forță a vagonului va cuprinde:” se va modifica după cum urmează:
„Unitatea de energie electrică (sistemul de stocare pe bază de baterii) va asigura cu precădere următoarele funcționalități esențiale:

- Asigurarea deplasării autonome a tramvaiului pe o distanță de minim 10 km. în situația lipsei tensiunii în linia de contact. în condițiile de performanță specificate în prezentul Caiet de Sarcini.
- Permițerea manevrelor în depou sau în alte zone fără rețea de contact aeriană.”

Se vor elimina integral liniuțele:

„• compensarea căderilor de tensiuni pe traseu.” „• reducerea consumului de energie la demaraj ”

- h) Răspuns la întrebarea nr. 28 din clarificări, partea B. CLARIFICĂRI PRIVIND DOCUMENTAȚIA DE ATRIBUIRE, solicitare postată în SEAP, înregistrată cu nr. MTM2025-035989/25.08.2025:

Autoritatea contractantă acceptă următoarele cerințe minime de performanță în ceea ce privește mersul autonom:

Tramvaiele vor fi echipate cu un sistem de stocare a energiei (pe bază de acumulatori de tracțiune) care să asigure deplasarea autonomă a vehiculului în regim de avarie în situația lipsei tensiunii în linia de contact, a defectării pantografului, sau a lipsei tracțiunii vehiculului, precum și în situația blocării anumitor intersecții, precum și în alte situații de avarie survenite la rețeaua de contact sau la tramvai.

-**Autonomie:** Vehiculul trebuie să poată parcurge o distanță de minim 10 km. performanță ce va fi demonstrată în cadrul testelor de recepție, în următoarele condiții de testare cumulative:

Autonomia de minimum 10 km se testează și verifică în condițiile menționate la SORT 2 (cu consumatorii majori opriți). Testarea autonomiei în condițiile de SORT 2 trebuie efectuată de un laborator abilitat în acest sens, înainte de efectuarea recepției.

-**Încărcare vehicul.** La 50% din capacitatea nominală de pasageri (stare de încărcare AW2).

-**Viteza de deplasare a tramvaiului** în regim autonom trebuie să ajungă la 50 km/h în condiții de demaraj menționate în Anexa 1.1 (acelerație minim 0.9 m/s². tramvaiul gol și 0.8 m/s² cu tramvaiul încărcat AW3).

-**Profil traseu:** Traseu plan, fără rampe sau pante cu declivitate mai mare de 5%.

-**Consumatori auxiliari:** Sistemul de încălzire ventilație aer condiționat (HVAC) și alți consumatori majori vor fi opriți.

- i) Răspuns la întrebarea nr. 1 din clarificări, solicitare postată în SEAP, înregistrată cu nr. MTM2025-036598/28.08.2025:

Considerând observațiile de mai sus, Autoritatea Contractantă este de acord eliminarea cerinței cu privire la dispozitivele speciale.

- j) Răspuns la întrebarea nr. 2 din clarificări, solicitare postată în SEAP, înregistrată cu nr. MTM2025-036598/28.08.2025

La întocmirea ofertelor se acceptă aplicabilitatea standardului SR EN 12663-1+A1:2015, categoria P-V, ca referință tehnică obligatorie pentru evaluarea rezistenței structurale a vehiculului, în conformitate cu destinația sa de transport public urban de pasager.

8. 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 18.09.2025.
9. Cu toate acestea, cerințele documentației licitației 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.

B. TEMEINICIA CERERII DE SUSPENDARE A PROCEDURII DE ATRIBUIRE

10. 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.
11. 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 18.09.2025.
12. 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

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

B.2. Prevenirea unei pagube iminente

18. 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.
19. Acest prejudiciu este iminent și nu poate fi remediat în lipsa suspendării procedurii.
20. 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.

21. Prin raportare la art. 22 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, Consiliul are temeii 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.
22. Or, respectarea principiilor de atribuire a contractelor de achiziție publică reprezintă chestiuni de interes public.
23. 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.
24. 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.
25. 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 arbitrarului.

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

26. Prezenta secțiune va fi structurată astfel încât fiecare subsecțiune să conțină prevederea din documentația de achiziție criticată, motivele pentru care formulăm criticile, precum și măsura de remediere pe care o solicităm.

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

C.1. Cerința privind caracterul ferm al prețului se impune a fi modificată

27. Clauzele actuale ale contractului de achiziție stipulează că prețul 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.
28. 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.
29. Referința de la art. 222² alin. (9) din Legea 98/2016, făcută în răspunsul la clarificări, este formulată sub pretextul existenței unei norme imperative care impune clauze de ajustare/revizuire a prețului pentru contractele de servicii care se derulează pe o perioadă ce depășește 24 de luni, fără a observa că legislația achizițiilor publice (art. 221 din Legea 98/2016) prevede expres posibilitatea ajustării prețului și pentru contractele de servicii care se derulează pe o perioadă ce nu depășește 24 de luni.
30. Ca atare, considerăm necesară modificarea art. 28.1 și art. 4.2 astfel încât să permită ajustarea prețului:

„Art. 4.2: „Prețul Contractului este ferm, dar poate fi ajustat în condițiile prevăzute la Art. 28.1 din prezentul contract și în conformitate cu dispozițiile legale aplicabile.”

Art. 28.1: „Actualizarea Prețului Contractului.

(1) Prețul contractului se poate ajusta, în condițiile legislației achizițiilor publice, în baza formulei de ajustare prezentate mai jos.

(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:

$k_{fix} = 0,15$ - reprezintă componenta fixă, neajustabilă (amortizări, profit, cheltuieli generale necorelate cu indicii de mai jos).

$k_{mat} = 0,40$ - reprezintă ponderea costurilor cu materiale și materii prime (oțel, aluminiu, etc.) de proveniență internă.

$k_{man} = 0,25$ - reprezintă ponderea costurilor directe și indirecte cu forța de muncă din România.

$k_{val} = 0,15$ - reprezintă ponderea costurilor cu materiale, subsansamble și componente din import, a căror valoare este dependentă de cursul de schimb valutar EUR.

$k_{en} = 0,05$ - 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.

P_0 = Prețul unitar al unui tramvai, în LEI, conform Propunerii Financiare, anexă la Contract.

P_n = Prețul unitar ajustat, calculat conform prezentei metodologii.

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.

IS = Indicele câștigului salarial mediu nominal brut, publicat lunar de INSSE.

IE = Cursul de schimb mediu lunar LEU/EUR, comunicat de BNR și publicat în Buletinul lunar.

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 (*t₀* și *t_n*), ținând cont de decalajul de publicare, este următoarea:

Perioada de Bază (t₀): Indicii de bază (*IM₀*, *IS₀*, *IE₀*, *IN₀*) sunt valorile finale publicate, corespunzătoare lunii calendaristice a datei limită de depunere a ofertelor în cadrul procedurii de atribuire.

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."

31. 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.2. Necesitatea introducerii unei clauze de plată a avansului

32. Proiectul de contract, în forma sa actuală, nu conține nicio prevedere referitoare la acordarea unui avans furnizorului. Absența unei astfel de clauze este atipică și profund dezechilibrată pentru un contract de o asemenea amploare, complexitate tehnică și durată, care implică fabricarea de bunuri de capital de mare valoare.
33. Executarea contractului necesită, încă de la început, suportarea de cheltuieli substanțiale și ireversibile de către furnizor pentru:
- a. mobilizarea resurselor de inginerie și proiectare;

- b. achiziția de materii prime și materiale strategice (oțel, aluminiu, componente electronice etc.), ale căror prețuri sunt volatile și care necesită adesea plata în avans către sub-furnizori;
- c. comandarea fermă a subansamblelor critice cu ciclu lung de fabricație (sisteme de tracțiune, boghiuri, sisteme de control-comandă), pentru a securiza sloturi de producție și a garanta respectarea termenului de livrare inițial de numai 8 luni și total de 15 luni.
34. În lipsa unui avans, întreaga sarcină a pre-finanțării acestor costuri inițiale, care pot reprezenta o parte semnificativă din valoarea contractului, este transferată în mod disproporționat și exclusiv asupra furnizorului. Această alocare unilaterală a riscului financiar nu doar că sporește costul capitalului pentru furnizor (cost care se va reflecta inevitabil în prețul total oferat), dar poate constitui și o barieră în calea mobilizării rapide și eficiente a resurselor necesare demarării proiectului, punând în pericol chiar respectarea graficului de livrare accelerat.
35. Prin răspunsul la clarificări, autoritatea contractantă nu a negat în niciun fel posibilitatea de a prevedea plata avansului, ci a specificat doar că acesta este opțional. În plus, mențiunile referitoare la pretinsa modificare esențială a condițiilor de participare nu este susținută, întrucât acordarea avansului profită tuturor potențialilor ofertanți, astfel că pretinsa modificare nu poate face favoriza anumiți ofertanți și defavoriza pe alții.
36. Legislația română în domeniul licitațiilor publice recunoaște în mod explicit necesitatea și oportunitatea acordării de plăți în avans. Articolul 41 din H.G. nr. 395/2016 prevede limpede posibilitatea autorităților contractante de a acorda un avans, cu condiția constituirii unei garanții corespunzătoare.
37. Omiterea acestei posibilități contractuale raportat la dimensiunea și complexitatea licitației reprezintă o neconformitate cu spiritul și instrumentele prevăzute de lege pentru a asigura buna implementare a proiectelor majore de investiții. În caz contrar, ar fi descurajați să participe la procedură acei producători care nu vor accepta să finanțeze în întregime produsele de care va beneficia achizitorul.
38. Un principiu fundamental al contractelor publice este alocarea riscurilor părții care le poate gestiona în mod eficient. Riscul financiar legat de mobilizarea capitalului inițial este un risc împărțit în practica comercială standard pentru proiectele „la comandă”.
39. Absența unei plăți în avans înseamnă o alocare de 100 % a acestui risc către furnizor, ceea ce este disproporționat și împovărător. Introducerea unei plăți în avans de 30 % restabilește echilibrul, permițând o împărțire echitabilă a sarcinii financiare inițiale. Acordarea unei plăți în avans nu reprezintă un cost suplimentar pentru autoritatea contractantă, ci o optimizare a structurii financiare a proiectului.
40. Prin reducerea costurilor de finanțare ale furnizorului, se creează premisele pentru atragerea mai multor ofertanți și obținerea unui preț final mai competitiv pentru autoritatea contractantă. În plus, avansul este un instrument care asigură direcționarea rapidă a fondurilor către lanțul de aprovizionare, stimulând economia și asigurând resursele necesare pentru proiect.
41. Considerăm astfel necesară introducerea unui nou articol în modelul de contract, articolul 4¹, care să fie inserat imediat după articolul 4 (Prețul Contractului), cu următorul conținut:

”Art. 4¹ - Plata Avansului

4¹.1. Autoritatea Contractantă va acorda Furnizorului un avans în cuantum de 30% din valoarea totală a contractului, fără TVA.

4¹.2. Plata avansului este condiționată de prezentarea de către Furnizor a unui instrument de garantare emis în condițiile legii de o societate bancară sau de o societate de asigurări. Garanția va fi irevocabilă, necondiționată și plătitibilă la prima cerere a Autorității

Contractante. Valoarea garanției va fi egală cu suma avansului acordat și va avea o perioadă de valabilitate care să acopere, cu cel puțin 30 de zile, data estimată pentru stingerea integrală a avansului.

4^{1.3}. Avansul va fi plătit Furnizorului prin virament bancar, în termen de maxim 30 de zile de la data semnării contractului de ambele părți, dar nu mai devreme de constituirea de către Furnizor atât a garanției de bună execuție conform Art. 9, cât și a garanției pentru avans prevăzută la Art. 4 bis.2.

4^{1.4}. Stingerea (amortizarea) avansului acordat se va realiza prin deduceri procentuale din valoarea fiecărei facturi intermediare emise de Furnizor pentru produsele livrate și recepționate. Procentul de deducere aplicat fiecărei facturi va fi egal cu procentul pe care îl reprezintă avansul din valoarea totală a contractului (i.e., 30%).

4^{1.5}. Pe măsura amortizării avansului, Autoritatea Contractantă va elibera în mod corespunzător instrumentul de garanție pentru avans, la solicitarea scrisă a Furnizorului, în tranșe corelate cu valoarea avansului stins, conform prevederilor legale.”

42. Solicitarea noastră este formulată astfel încât să elimine complet riscul financiar pentru autoritatea contractantă. Obligația de a constitui o scrisoare de garanție bancară pentru avans, necondiționată și plătită la prima cerere, asigură protecția integrală a fondurilor publice. În orice scenariu, autoritatea contractantă poate recupera integral și imediat suma acordată ca avans, prin simpla executare a garanției. Astfel, clauza propusă asigură lichiditatea necesară pentru demararea rapidă a proiectului, fără a expune bugetul public la vreun risc.

C.3. Cerințele privind durata garanțiilor produselor se impune a fi modificate

43. Caietul de sarcini și documentația licitației sunt caracterizate de cerințe vagi, cu remedii disproporționate și riscuri comerciale incalculabile. Articolul 24 din modelul de contract conturează un regim de garanții și de răspundere post-livrare care se abate în mod fundamental de la practicile industriale uzuale, de la principiul proporționalității și de la predictibilitatea necesară într-un contract de o asemenea anvergură.

44. Astfel:

- (i) clauzele contractului model utilizează o noțiune nedefinită de „defecte majore”. Această lipsă de claritate oferă autorității contractante libertatea de a califica orice neconformitate drept majoră. În plus, remedii impuse pentru reparațiile care depășesc 30 de zile - obligația de a furniza un „vehicul similar” sau de a înlocui produsul - este prohibitivă din punct de vedere logistic și financiar, reprezentând o obligație disproporționată care nu reflectă o alocare echitabilă a riscurilor;
- (ii) clauza impune o „garanție de 30 ani pentru caroserie”. În practica industrială, există o distincție fundamentală între garanție (care asigură absența defectelor de material sau de manoperă pentru o perioadă limitată) și durata de viață proiectată (care reprezintă durata estimată de funcționare a unui bun, condiționată de respectarea unui program strict de mentenanță și revizii capitale). O garanție efectivă de 30 de ani este absolut neuzuală, nesustenabilă și imposibil a fi asumată de un producător care formulează o ofertă reală, cu scopul de a duce la îndeplinire obligațiile asumate;
- (iii) clauza introduce un KPI tehnic eronat și neclar: „un timp de funcționare al tramvaiului de minim 80% din capacitatea de stocare a energiei”. Această formulare combină în mod illogic două concepte distincte: disponibilitatea (o măsură a timpului) și capacitatea de stocare a energiei. Sancțiunea pentru neîndeplinirea acestui KPI ambiguu este disproporționată: înlocuirea integrală a tramvaiului, un activ de peste 2 milioane de euro, plus penalități zilnice. Aceasta reprezintă o clauză penală vădit excesivă, contrară legii și principiilor de drept;

- (iv) mecanismul contractual propus acordă autorității dreptul de a angaja terți pentru reparații, pe cheltuiala integrală a furnizorului, „indiferent de valoarea acestora”. Aceasta creează o expunere la costuri nelimitate pentru furnizor, fără a impune autorității obligația de a acționa rezonabil pentru a minimiza aceste costuri.
45. Solicitarea noastră privește înlocuirea termenilor vagi și a obligațiile nerealiste cu definiții clare, indicatori de performanță standard în industrie și termeni de garanție sustenabil din punct de vedere comercial.
46. Distincția dintre garanție și durata de viață proiectată, precum și definirea unor indicatori cheie de performanță tehnici corecți (Disponibilitate vs. Performanța bateriei) sunt esențiale pentru a stabili un cadru contractual funcțional și echitabil, bazat pe uzanțele tehnice și comerciale recunoscute.
47. Sancțiunile trebuie să fie proporționale cu gravitatea neperformanței. Solicitarea noastră elimină sancțiunea absurdă de înlocuire a întregului tramvai pentru neîndeplinirea unui indicator cheie de performanță și o înlocuiește cu un remediu logic și corectiv: implementarea unor măsuri corective sau înlocuirea componentei specifice care nu funcționează. Astfel, prin formularea acestei solicitări, se evită modificarea pe cale judiciară a prevederilor contractuale excesiv de oneroase în sarcina furnizorului, ca urmare a aplicării normei referitoare la reducerea clauzelor penale „în mod vădit excesive” prevăzute de art. 1541 C.civ.
48. Astfel, considerăm necesară înlocuirea integrală a articolului 24 cu un nou articol, articolul 24¹, care să stabilească un cadru de garanții și de performanță clar, echitabil și aliniat la standardele industriei:

„Articolul 24¹- Regimul Garanțiilor, al Performanței Tehnice și al Pieselor de Schimb

24¹.1. Furnizorul garantează Produsele împotriva oricăror defecte de proiectare, de material sau de manoperă pentru o perioadă de 36 de luni de la data recepției finale a fiecărui Produs sau pentru un parcurs de 210.000 km, oricare dintre aceste condiții este îndeplinită prima.

24¹.2. În sensul prezentului articol, o „Defecțiune Majoră” reprezintă o neconformitate care, din motive imputabile Furnizorului: (a) afectează în mod direct și imediat siguranța circulației sau a pasagerilor; sau (b) determină imobilizarea și scoaterea din serviciul comercial a tramvaiului pentru o perioadă estimată a depăși 72 de ore consecutive.

24¹.3. Furnizorul se obligă să remedieze orice defect notificat în perioada de garanție într-un termen maxim de 30 de zile. În cazul unei Defecțiuni Majore a cărei remediere depășește în mod justificat acest termen, Furnizorul va prezenta un plan de remediere detaliat și agreat cu Autoritatea Contractantă. Obligația de a pune la dispoziție un vehicul de înlocuire nu subzistă.

24¹.4. Furnizorul garantează structura de rezistență a caroseriei împotriva perforării prin coroziune, din interior spre exterior, pe o perioadă de 15 ani de la data recepției, cu condiția respectării programului de întreținere și reparații prevăzut în documentația tehnică. Produsele sunt proiectate pentru o durată de viață de 30 de ani, cu condiția efectuării la timp a tuturor operațiunilor de mentenanță preventivă și a reviziilor capitale, conform specificațiilor din documentația tehnică a Furnizorului. Această durată de viață proiectată nu constituie o garanție contractuală.

24¹.5. Furnizorul garantează o disponibilitate medie anuală a flotei de tramvaie de minim 85%. Disponibilitatea se calculează conform formulei: $D (\%) = [(Ore\ Totale\ Planificate - Ore\ Imobilizare\ pentru\ Mentenanță\ Corectivă) / (Ore\ Totale\ Planificate)] \times 100$. Metodologia de calcul detaliată va fi agreată de Părți. Furnizorul garantează că sistemul de stocare a energiei (baterii/supercapacitori) va menține o capacitate netă de stocare de cel puțin 80% din capacitatea sa nominală inițială la finalul unei perioade de 8 ani de la recepție.

24¹.6. În cazul neîndeplinirii justificate a unui KPI din motive imputabile Furnizorului, remediul va consta în obligația acestuia de a implementa, pe cheltuiala sa, un plan de măsuri corective agreat cu Autoritatea. Pentru KPI-ul de la lit. b), remediul constă în repararea sau înlocuirea modulelor defecte ale sistemului de stocare, nu a întregului tramvai.

24¹.7. Dreptul Autorității de a remedia un defect prin terți, pe cheltuiala Furnizorului, se poate exercita numai în condițiile excepționale prevăzute la Art. 15¹.

24¹.8. Furnizorul garantează disponibilitatea pieselor de schimb și a suportului tehnic necesar pentru o perioadă de 15 ani de la recepția finală a ultimului tramvai. Piesele de schimb vor fi furnizate contra cost, pe baza unei liste de prețuri unitare anexate la contract, care va putea fi indexată anual conform unei formule agreate.””

C.4. Cerința referitoare la durata contractului este nerealistă

49. Autoritatea contractantă menționează că prin clarificările din oficiu au fost corectate aspectele referitoare la durata contractului. Or, clarificările din oficiu care au fost emise ca urmare a avizul conform condiționat nr. 9697/31.07.2025/DGEDACMISP nu au remediat problematica duratei extrem de scurte a contractului în materie de livrare a tramvaielor.
50. Durata de 15 luni este extrem de scurtă pentru complexitatea proiectului are vizează livrarea a 10 tramvaie. Modalitatea prin care s-ar asigura echilibrul între obligațiile părților contractante este de a prevedea posibilitatea de modificare a prevederilor contractuale printr-un act adițional.
51. Solicităm reformularea art. 5.4 (2) din modelul de contract astfel:

„(2) Modificarea termenelor menționate anterior este posibilă prin acordul Părților, formalizat printr-un act adițional, în situația existenței unor cauze sau circumstanțe obiective și justificate, care nu sunt imputabile Furnizorului, în conformitate cu prevederile legale privind modificarea contractelor de achiziție publică. Autoritatea contractantă va depune ulterior toate diligențele necesare pentru a obține acordul finanțatorului, însă obținerea acestui acord nu va condiționa intrarea în vigoare a actului adițional între Părți.”

C.5. Cerința referitoare la livrarea a cel puțin 5 tramvaie în maxim 8 luni de la semnarea contractului este nerealizabilă

52. La data de 21.08.2025, autoritatea contractantă a emis clarificarea din oficiu publicată în SEAP la data de 22.08.2025, în care a precizat următoarele:

„Clarificare 1:

În modelul de contract, art. 5.4 alin. (1) se modifică astfel:

În loc de:

Furnizorul va ține cont de următoarele aspecte în procesul de livrare și omologare/agrementare și plată a produselor ce fac obiectul prezentului contract, în contextul obligațiilor contractuale pe care Beneficiarul le are față de finanțator, respectiv atingerea următoarelor jaloane de progres fizic și financiar:

Până la data de 30.09.2026: atingerea unui progres de minimum 40% din valoarea fără TVA a contractului, constând în:

- livrarea, recepționarea și punerea în funcțiune a produselor (progres fizic -cel puțin 5 bucăți tramvaie);

-efectuarea plăților și includerea acestora în cereri de plată sau de rambursare (progres financiar - facturarea produselor livrate și recepționate);

Până la data de 28.02.2027: atingerea unui progres de minimum 70% din valoarea fără TVA a contractului, în aceleași condiții:

- livrarea, recepționarea și punerea în funcțiune a produselor (progres fizic -diferența până la 10 bucăți tramvaie);

-efectuarea plăților și includerea acestora în cereri de de plată sau de rambursare (progres financiar - facturarea produselor livrate și recepționate). (...)

Clarificare 2

Informațiile de tipul „pe cheltuiala sa/gratuit/fără niciun cost din partea autorității contractante/prin resurse și efort propriu”, din întreaga documentație de atribuire se vor citi ”costurile aferente vor fi incluse integral în oferta financiară a ofertantului, în prețul tramvaielor”.

53. În plus, prin aceeași clarificare s-a reținut modificarea condițiilor din Caietul de sarcini, astfel: „În maxim 8 luni de la semnarea contractului de furnizare: atingerea unui progres de minimum 40% din valoarea fără TVA a contractului, constând în:

- livrarea, recepționarea și punerea în funcțiune a produselor (progres fizic - cel puțin 5 bucăți tramvaie);”

54. Astfel, autoritatea contractantă solicită ca în 8 luni furnizorul să livreze nu mai puțin de 5 tramvaie. Or, aceste termene sunt total nerealiste, întrucât nu țin cont de procesul complex de proiectare, comandă, executare și testare a tramvaielor. Solicitarea livrării unui număr de 5 tramvaie de la zero ar avea drept rezultat un produs finit care ar putea fi afectat de diverse curențe din cauza grabei cu care a fost executat.

55. Aparte de aceste aspecte este neglijat și faptul că producția tramvaielor se face utilizând o linie de producție cu o capacitate de prelucrare limitată pentru operarea în anumiți parametri optimi. Or, scopul achiziției unor mijloace de transport în comun trebuie să vizeze în primul rând siguranța pasagerilor și a persoanelor care sunt responsabile de exploatarea acestor mijloace de transport.

56. Așadar, solicităm eliminarea cerințelor referitoare la „atingerea unui progres de minimum 40% din valoarea fără TVA a contractului, constând în: - livrarea, recepționarea și punerea în funcțiune a produselor (progres fizic -cel puțin 5 bucăți tramvaie)”.

C.6. Cerința privind durata de garanție extinsă se impune a fi modificată

57. Intervalul propus pentru componenta de garanție extinsă de până la 12 ani suplimentari (în mod specific Factorul de evaluare nr. 2 - „Durata de garanție extinsă (Dgext)”, cu o pondere de 30%) este formulat într-un mod care creează un dezechilibru contractual fundamental, riscuri financiare ascunse și imprevizibile, o distorsionare a concurenței și nesocotirea principiului obținerii celui mai bun raport calitate-preț.

58. Pe de o parte autoritatea contractantă menționează că ofertanții nu sunt obligați să propună o perioadă cât mai mare de garanție extinsă, iar pe de altă parte omite să menționeze că prin formularea acestei cerințe pune presiune pe ofertant să-și asume o obligație nesustenabilă.

59. O problemă esențială este aceea a suprapunerii nefirești, necuantificată, a obligației de garanție extinsă cu obligațiile de întreținere capitală, respectiv cu Reparațiile Generale (RG), care, prin natura lor, sunt intervenții de amploare ce marchează ciclurile de viață ale unui tramvai.

60. Aspectele critice pe care le subliniem sunt:

a) Conflictul cu Ciclul de Viață al Produsului

Caietul de Sarcini stabilește la Capitolul 6.7 o „Durată de utilizare fără reparație generală: minim 11 ani”. O Reparație Generală este, prin definiție (pagina 2 din Caietul de Sarcini), o intervenție planificată de anvergură, menită să remedieze starea de uzură cumulată și să readucă vehiculul la parametrii optimi de funcționare. Costurile unei astfel de intervenții sunt substanțiale. Criteriul de evaluare permite ofertarea unei garanții extinse de până la 12 ani, ceea ce, cumulat cu garanția minimă obligatorie de 5 ani, ar conduce la o perioadă totală de garanție de 17 ani. Această perioadă depășește în mod cert pragul la care devine necesară prima Reparație Generală (la 11 ani) și se apropie de momentul celei de-a doua.

b) Crearea unui Risc Financiar Ascuns și Incalculabil

Obligația de garanție, prin natura ei, presupune remedierea pe cheltuiala Furnizorului a oricăror defecțiuni. O Reparație Generală, fiind o necesitate tehnică pentru a remedia o stare de funcționare „necorespunzătoare” cauzată de uzura normală, s-ar încadra, din punct de vedere contractual, în obligațiile de garanție. Astfel, un ofertant care, pentru a fi competitiv, ar oferi garanția extinsă maximă de 12 ani, și-ar asuma în mod implicit și costurile integrale ale cel puțin unei Reparații Generale. Aceste costuri, care reprezintă un procent semnificativ din valoarea inițială a vehiculului, nu sunt prevăzute nicăieri în structura de preț a ofertei (e.g., în pachetul de servicii), devenind astfel un cost ascuns, imprevizibil și nesustenabil.

c) Distorsionarea Principiului Celui Mai Bun Raport Calitate-Preț

Cerințele, în forma actuală, nu compară oferte echivalente. El forțează ofertanții să aleagă între două strategii perdante:

- a) să oferteze o garanție extinsă pentru un termen redus sau deloc, pentru a nu-și asuma riscul incalculabil al Reparației Generale, dar pierzând astfel puncte decisive (până la 30% din total), ceea ce i-ar face necompetitivi;
- b) să oferteze garanția extinsă maximă, dar să mărească prețul total al tramvaielor cu o valoare speculativă foarte mare pentru a acoperi costul viitor al Reparației Generale. Acest lucru duce la o creștere artificială și ineficientă a prețului plătit din fonduri publice, fără ca Autoritatea Contractantă să aibă o imagine transparentă asupra costurilor reale.

61. Problematika menționată mai sus vizează următoarele principii și deziderate ale procedurii de achiziție publică:

a) Respectarea principiului proporționalității prevăzut la art. 2 din Legea nr. 98/2016.

O cerință contractuală trebuie să fie proporțională cu obiectul contractului și să nu impună sarcini nerezonabile operatorilor economici. O garanție totală de 17 ani este în mod evident disproporționată. Solicitarea noastră este de a limita garanția extinsă la 3 ani (iar cumulată cu garanția standard ar rezulta un total de 8 ani). O perioadă de 8 ani este suficientă pentru a testa și a demonstra fiabilitatea pe termen lung a produsului în condiții reale de funcționare, rămânând în același timp în primul ciclu de viață al tramvaiului, înainte de prima Revizie Generală (planificată la 11 ani conform Specificațiilor).

b) Asigurarea transparenței și a comparabilității reale a ofertelor.

Amendamentul elimină costul ascuns și speculativ al Reparațiilor Generale din ecuația de evaluare. Astfel, toți ofertanții vor concura în mod egal, transparent și comparabil, iar prețurile oferite vor reflecta costul real al produsului și garanția pentru primul ciclu de viață. Acest lucru permite autorității contractante să aplice cu adevărat criteriul celui mai bun raport calitate-preț, comparând articole similare.

- c) Promovarea eficienței utilizării fondurilor publice, principiu prevăzut la art. 2 din Legea nr. 98/2016.
- Prin separarea costurilor de achiziție și garanție pe termen mediu de costurile de întreținere capitală (RG) pe termen lung, se asigură o gestionare mult mai eficientă a fondurilor publice. Costurile pentru Reparația Generală vor putea fi contractate la momentul necesar, pe baza prețurilor pieței la momentul respectiv și a nevoilor reale ale flotei, evitându-se plata în avans, prin prețul inițial, a unor costuri viitoare, incerte și speculative.
- d) Echilibrul contractual și principiul bunei-credințe (art. 1170 și art. 1270 C.civ.)
- Propunerea restabilește un echilibru rezonabil al prestațiilor și riscurilor. Furnizorul își asumă un risc comercial predictibil și asigurabil pentru o perioadă extinsă, dar rezonabilă, iar autoritatea contractantă primește o garanție solidă a calității, fără a crea un cadru contractual inechitabil. Această abordare este conformă cu buna-credință, deoarece clarifică de la bun început întinderea obligațiilor fiecărei părți și previne apariția unor litigii complexe generate de clauze ambigue și disproportionale.
62. Este necesară, așadar, restabilirea echilibrului contractual, transparența și proporționalitatea, motiv pentru care solicităm modificarea integrală a descrierii și a algoritmului de calcul pentru Factorul de evaluare nr. 2, după cum urmează:
- „Denumire factor evaluare: 2. Durata de garanție extinsă (Dgext)*
- Pondere: 30%*
- Descriere: Componenta tehnică 1 - Numărul anilor de garanție suplimentară peste garanția minimă acceptată, în cadrul primului ciclu de viață al produsului, anterior primei Reparații Generale (RG) planificate. Conform Caietului de Sarcini, garanția minimă a funcționării tramvaielor este de minim 350.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima). Garanția extinsă reprezintă un angajament al ofertantului de a prelungi această răspundere pentru o perioadă rezonabilă, ca o dovadă a fiabilității produsului.*
- Algoritm de calcul: Punctajul se acordă astfel:*
- a. Pentru 3 ani suplimentari (5 ani + 3 ani = total 8 ani) perioadei de garanție obligatorie sau 210.000 km suplimentari (350.000 km + 210.000 km = total 560.000 km), care condiție se îndeplinește prima, se acordă punctajul maxim alocat de 30 puncte;*
- b. Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă proporțional, astfel: $P(n) = (\text{număr ani garanție extinsă ofertat}(n) / 3) \times \text{punctaj maxim alocat}$.*
- Numărul minim de ani pentru garanția extinsă care va fi punctată este de 1 an suplimentar, iar numărul maxim este de 3 ani suplimentari. Orice ofertă cu un număr de ani de garanție extinsă mai mare de 3 ani suplimentar nu va fi punctată suplimentar. Se clarifică în mod expres că perioada de garanție (minimă și extinsă) nu se suprapune și nu include costurile aferente Reparațiilor Generale (RG) sau altor intervenții de mentenanță capitală planificate conform documentației tehnice a producătorului, ale căror costuri vor fi gestionate separat, prin contracte de mentenanță ulterioare, în afara prețului contractului inițial de furnizare.”*
- C.7. Cerința privind durata de utilizare fără reparație generală se impune a fi modificată**
63. Cerința impusă în Caietul de Sarcini privind o durată minimă de utilizare de 11 ani fără a fi necesară o Reparație Generală (RG) este în conflict direct cu standardele tehnice ale industriei feroviare și cu recomandările obligatorii de mentenanță ale producătorilor de subansamble critice.
64. Prin răspunsul consolidat, autoritatea contractantă doar menționează că cerințele sale ar fi elaborate în acord „nivelul actual de dezvoltare tehnologică al vehiculelor moderne”, ceea ce

reprezintă o afirmație nesusținută de un raționament, fără referire la vreun normativ sau la vreo practică în domeniu.

65. Cerințele autorității vizează următoarele texte corelate din Caietul de sarcini:
- pagina 11, secțiunea „Condiții tehnice”, paragraful care stipulează: *„Durata de viață a tramvaielor minimum 11 ani fără reparații generale”*;
 - pagina 20, Capitolul 6.7 „Specificații operaționale”, paragraful care stipulează: *„Durata de utilizare fără reparație generală: minim 11 ani”*.
66. După cum am menționat, cerințele de mai sus nu țin cont de standardele tehnice ale industriei feroviare și nici de recomandările obligatorii de mentenanță ale producătorilor de subansamble critice. Această neconcordanță fundamentală generează riscuri tehnice, de siguranță și comerciale majore, după cum urmează:
- Incompatibilitate tehnică cu recomandările producătorilor de echipamente cheie.
Subansamblele esențiale care definesc performanța, siguranța și fiabilitatea unui tramvai - precum boghiurile, sistemele de tracțiune (motoare, invertoare) și sistemele de acționare a ușilor - sunt proiectate de producători specializați cu un ciclu de viață specific. Practica industrială consacrată și manualele de mentenanță ale acestor furnizori de renume impun, în mod standard, o primă **Reparație Generală după o perioadă de exploatare de aproximativ 8 ani sau un parcurs de circa 500.000 km**. Nerespectarea acestor cicluri de mentenanță capitală duce la o degradare accelerată a performanțelor și, mai grav, la compromiterea siguranței în exploatare.
 - Crearea unui risc de siguranță și fiabilitate în serviciul public.
A impune contractual operarea tramvaielor timp de 11 ani (echivalentul a circa 770.000 km, la un parcurs mediu de 70.000 km/an) fără o **Reparație Generală înseamnă a obliga, în mod implicit, la nerespectarea prescripțiilor tehnice ale producătorilor de componente cheie**. O astfel de abordare este tehnic nesustenabilă și introduce un risc inacceptabil pentru siguranța pasagerilor și a personalului de exploatare.
 - Transferul Inevitabil al Costurilor de Mentenanță Capitală în Prețul de Achiziție.
O **Reparație Generală** nu este o simplă reparație curentă, ci o intervenție complexă și costisitoare, planificată, care face parte din costul total de viață (Life Cycle Cost - LCC) al vehiculului. Prin impunerea unei perioade de 11 ani fără RG, autoritatea contractantă forțează ofertanții să includă în prețul inițial de achiziție costurile ascunse și speculative ale primei **Reparații Generale**, pe care ar fi obligați contractual să o evite, dar tehnic să o execute sub o altă formă (înlocuiri masive de componente în cadrul garanției). Acest lucru duce la o ofertă financiară non-transparentă și la un preț de achiziție artificial majorat, contrar principiului eficienței utilizării fondurilor publice.
67. Pentru a alinia cerințele tehnice la standardele industriei, a asigura un nivel maxim de siguranță și a permite o fundamentare corectă și transparentă a prețului, solicităm modificarea ambelor clauze menționate, după cum urmează:
- La Pagina 11, secțiunea „Condiții tehnice”, paragraful relevant se va modifica astfel: *„Durata de viață a tramvaielor minimum 8 ani sau 500.000 km (oricare condiție se îndeplinește prima) fără reparații generale, timp în care pe baza măsurilor luate împotriva coroziunii, cu ocazia lucrărilor de reparații generale, nu va fi necesară demontarea amenajărilor interioare, respectiv minim 30 de ani pentru caroserie în condițiile precizate.”*
 - La Pagina 20, Capitolul 6.7 „Specificații operaționale”, paragraful relevant se va modifica astfel: *„Durata de utilizare fără reparație generală: minim 8 ani sau un parcurs de 500.000 km, oricare dintre aceste condiții este îndeplinită prima.”*

C.8. Cerința privind durata de viață a covorului din salonul de pasageri se impune a fi modificată

68. Cerința privind o durată minimă de viață de 11 ani pentru covorul de podea nu este aliniată nici la ciclurile de mentenanță capitală ale vehiculului și nici la practicile standard din industrie pentru componente de uzură. Deși intenționată să asigure o durabilitate ridicată, este nerealistă din punct de vedere tehnic și ineficientă din perspectiva costului total de proprietate (Life Cycle Cost - LCC).

69. În continuare vom evoca aspectele de care nu ține cont autoritatea la formularea acestei cerințe:

a) Nealinierea cu ciclurile de mentenanță capitală (Reparație Generală).

Covorul de podea este, prin excelență, o componentă de interior supusă unui grad ridicat de uzură mecanică (abraziune de la încălțăminte, nisip, pietriș), chimică (soluții de curățare, sare antiderapantă adusă iarna) și fizică (trafic intens, transport de bagaje sau cărucioare). Așa cum am argumentat *supra*, practica tehnică rezonabilă impune o primă Reparație Generală a tramvaiului după aproximativ 8 ani de exploatare. Această intervenție majoră, care presupune adesea demontarea parțială a interiorului, este momentul optim din punct de vedere operațional și economic pentru înlocuirea componentelor de uzură precum covorul. A solicita un covor cu o durată de viață de 11 ani ar crea o situație ineficientă, în care tramvaiul ar trebui imobilizat special pentru înlocuirea covorului la scurt timp după efectuarea Reparației Generale, generând costuri suplimentare și scoaterea nejustificată a vehiculului din serviciu.

b) Caracter tehnic excesiv și costuri inițiale majorate.

Un covor pentru trafic greu cu o durată de viață garantată de 8 ani reprezintă un produs de calitate superioară ce implică costuri ridicate. A impune o durată de viață de 11 ani forțează utilizarea unor materiale ultra-specializate, cu costuri de achiziție exponențial mai mari. Această diferență de preț nu este justificată de prelungirea duratei de viață cu 3 ani, mai ales având în vedere alinierea optimă a înlocuirii la 8 ani. Astfel, cerința actuală duce la o creștere nejustificată a prețului inițial de achiziție.

c) Ineficiența costului total de proprietate (LCC).

Din perspectiva LCC, este mult mai eficient economic să se utilizeze un covor de înaltă calitate, cu o durată de viață de 8 ani, și să se planifice bugetar înlocuirea sa programată în cadrul primei Reparații Generale, decât să se plătească un preț inițial mult mai mare pentru un produs a cărui durată de viață extinsă nu se aliază cu ciclul de mentenanță al vehiculului.

70. Autoritatea contractantă nu ține cont de argumentele prezentate și afirmă doar că solicită o durată de viață a acestor componente mult mai ridicată decât practica în piață. Astfel, nu se ține cont de argumentele aduse referitoare la (i) optimizarea operațională și alinierea la ciclurile de mentenanță; (ii) respectarea principiului eficienței utilizării fondurilor publice prevăzut de art. 2 din Legea nr. 98/2016; (iii) respectarea principiului proporționalității prevăzut de art. 2 din Legea nr. 98/2016 și (iv) asigurarea calității și a fiabilității în sensul că o cerință de 8 ani nu reprezintă un compromis la adresa calității.

71. În concluzie, modificarea solicitată vizează capitolul 7.1.8 din Caietul de sarcini, paragraful al treilea, care urmează a se modifica astfel:

„Tipul covorului va fi pentru trafic intens, cu o durată de viață de minim 8 ani, perioadă care se aliază cu ciclul planificat pentru prima Reparație Generală a vehiculului.”

C.9. Cerința referitoare la performanța autonomă este în contradicție cu alte solicitări din caietul de sarcini

72. Contradicția vizează scopul și performanța sistemului de deplasare autonomă. Această neconcordanță face imposibilă o dimensionare corectă a sistemului de stocare a energiei (baterii) și, implicit, o ofertare tehnică și financiară corectă. Contradicția se manifestă pe două planuri:
- a) Contradicția de scop și performanță:
 - (i) La pagina 41, sistemul este definit ca fiind pentru un „regim de avarie, cu viteză redusă”. Această definiție sugerează un sistem de putere redusă, destinat exclusiv degajării unei intersecții sau deplasării lente către o zonă sigură.
 - (ii) La pagina 50, același sistem este descris ca având „parametrii de tracțiune identici” cu regimul normal (de pe catenară) și o viteză maximă de 50 km/h. Aceasta descrie un sistem de putere foarte mare, capabil să asigure operare comercială normală pe tronsoane neelectrificate. Aceste două definiții descriu două sisteme complet diferite din punct de vedere tehnic, al puterii și, mai ales, al capacității energetice a bateriilor. Un sistem care asigură performanțe de tracțiune complete la 50 km/h pe 10 km necesită un pachet de baterii de câteva ori mai mare, mai greu și mai scump decât un sistem proiectat pentru o deplasare de avarie la viteză redusă.
 - b) Lipsa unor condiții de testare obiective.

Cerința de a asigura o autonomie de 10 km este lipsită de valoare tehnică în absența definirii condițiilor în care această performanță trebuie atinsă. Autonomia unui vehicul electric este drastic influențată de:

 - (i) Viteza de deplasare: Consumul de energie crește exponențial cu viteza.
 - (ii) Profilul traseului: O deplasare pe un traseu plan, fără opriri, are un consum mult mai mic decât una pe un traseu cu rampe și cu opriri și porniri frecvente.
 - (iii) Gradul de încărcare al vehiculului: Un tramvai gol consumă mult mai puțin decât unul încărcat la capacitate maximă.
 - (iv) Utilizarea consumatorilor auxiliari: Funcționarea sistemului HVAC pe timp de iarnă sau vară poate reduce dramatic autonomia.
73. Fără a specifica aceste condiții, cerința de „minim 10 km” devine subiectivă, neverificabilă în mod obiectiv la recepție și deschisă la interpretări divergente.
74. Prin răspunsul consolidat, autoritatea contractantă doar menționează că își menține această cerință considerând că este una esențială.
75. Or, problemele adresate autorității nu sunt tratate în niciun fel. Astfel, considerăm necesar să se adopte o soluție oportună prin care:
- a. să se elimine contradicțiile și să se asigure coerența.

Este necesară eliminarea contradicției fundamentale dintre „regim de avarie, viteză redusă” și „parametri identici cu regimul normal”.
 - b. să se introducă condiții de performanță obiective și măsurabile Prin definirea clară a condițiilor de testare (grad de încărcare, viteză, profil traseu, consumatori auxiliari), cerința de autonomie devine una tehnică, obiectivă și, cel mai important, verificabilă printr-o procedură de testare la recepție.
 - c. să se asigure respectarea principiului proporționalității și eficienței economice. A solicita performanțe de tracțiune complete (50 km/h) pe baterii pe o distanță de 10 km

ar necesita un pachet de baterii extrem de mare, greu și costisitor, care ar crește semnificativ masa proprie a vehiculului (ducând la un consum mai mare și în regim normal), ar reduce spațiul pentru pasageri și ar majora considerabil prețul de achiziție.

76. În sensul celor de mai sus, solicităm stabilirea faptului că scopul principal este cel de avarie/operare limitată și reformularea corespunzătoare a cerințelor:

Se va modifica unitar textul de la Pagina 41 (Cap. 8.1) și cel de la Pagina 50 (Cap. 8.4.4), înlocuindu-le cu următoarea definiție coerentă:

„Sistemul de Deplasare Autonomă (Regim de Avarie)

Tramvaiele vor fi prevăzute cu un sistem de stocare a energiei (baterii de tracțiune) care să permită deplasarea autonomă în situația lipsei tensiunii în linia de contact. Acest sistem este destinat cu precădere pentru regimuri de avarie și manevre la viteză redusă.

Sistemul trebuie să asigure următoarea performanță minimă, care va fi demonstrată prin teste la recepție:

Autonomie de minim 10 km, realizată în următoarele condiții cumulative:

- a) Vehicul încărcat la 50% din capacitatea nominală de pasageri (AW2).*
- b) Viteză de deplasare constantă de 15 km/h.*
- c) Traseu plan, fără declivități semnificative.*
- d) Consumatorii auxiliari majori (în special sistemul HVAC) opriți.*

Se admite că în acest mod de operare, parametrii de tracțiune (acelerație, viteză maximă) pot fi limitați prin software pentru a asigura atingerea autonomiei solicitate.”

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.