

Către: **CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR**
Strada Stavropoleos nr. 6, sector 3, București
office@cnsr.ro

Spre știință: **MUNICIPIUL PLOIEȘTI**
Piata Eroilor nr. 1A, Ploiesti 100316, jud. Prahova, Romania
registratura@ploiesti.ro, achizitii publice@ploiesti.ro

Referitor la : **Contestație împotriva rezultatului procedurii consemnat în cadrul Raportului procedurii nr. 376/20.04.2026 aferent procedurii de atribuire având anunț de participare nr. CN1084163/ 04.08.2025 ("Procedura")**

DOMNULE PREȘEDINTE,

Subscrisa, **BOZANKAYA RAYLI SİSTEMLER A.Ş.**, având sediul în Ahi Evran OSB Mah. Artuklular Sok. Nr.:3 A/2 Sincan, Ankara, Turcia, număr de înmatriculare în Sistemul central al Reg. Com. Turc (Mersis) 315616, cod de înregistrare fiscală 1830642976, reprezentată legal de Emrah DAL (vicepreședinte&CTO) și sediu ales pentru comunicarea tuturor actelor de procedură la sediul sucursalei din Municipiul București, sector 2, str. Barbu Văcărescu nr. 313-315, birourile A-7.9, etaj 5, email: tender@bozankaya.com, în calitate de ofertant ocupând locul II în clasamentul Procedurii,

în contradictoriu cu **MUNICIPIUL PLOIEȘTI** ("Autoritatea Contractanta"), cod de identificare fiscală 2844855, cu sediul Piata Eroilor nr. 1A, Ploiesti 100316, jud. Prahova, reprezentată legal de către domnul Primar Mihai Laurențiu POLIȚEANU,

în temeiul prevederilor art. 8 și urm. din Legea nr. 101/2006 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 National de Soluționare a Contestațiilor („Legea nr. 101/2016”) astfel cum aceasta a fost modificată ,

în termen legal, formulăm prezenta:

CONTESTAȚIE

împotriva rezultatului procedurii consemnat în **Raportul procedurii nr. 171634/17.04.2024** comunicat de Autoritatea contractanta la data de 21.04.2026 ("**Raportul procedurii**"), prin care vă **solicităm să dispuneți:**

- **anularea în parte a Raportului procedurii strict în ceea ce privește declararea drept acceptabilă și conformă a ofertei depuse de ASTRA VAGOANE CĂLĂTORI SRL, a**

comunicărilor privind rezultatul procedurii, precum și a tuturor actelor conexe și subsecvente emise de Autoritatea Contractanta în acest sens

- obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertei declarate câștigătoare, cu respectarea dispozițiilor legale aplicabile, a considerentelor deciziei care urmează a fi pronunțată și a prevederilor documentației de atribuire, cu consecința stabilirii caracterului inacceptabil și neconform al ofertei ASTRA VAGOANE CĂLĂTORI SRL

pentru motivele dezvoltate în continuare.

Succintă prezentare a situației de fapt

- (1) În mod diligent, autoritatea contractantă a derulat consultări de piață (MC1033171 și respectiv MC1033362) anterior demarării procedurii de achiziție, specificațiile caietului de sarcini fiind aproape identice cu cele ale prezentei proceduri. Prețul mediu obținut în urma consultării de piață pentru un tramvai de 18-20 m fiind de 9.282.000 lei fără TVA cu o garanție de minim 5 ani sau 350.000 km și o garanție pentru motoarele electrice de minimum 500.000 km.
- (2) Prin Anunțul de participare nr. CN1084163 publicat în SEAP la data de 04.08.2025, Autoritatea Contractanta a invitat operatorii economici să prezinte oferte în vederea participării la procedura de atribuire a unui contract de achiziție a *20 de tramvaie* (Anexa I). Criteriul de atribuire este cel mai bun raport calitate-preț, cu 4 factori de evaluare.
- (3) În cadrul procedurii, s-au formulat mai multe solicitări de clarificări la care Autoritatea contractantă a răspuns în mod transparent prin Răspunsul consolidat la solicitarea de clarificări din 29.08.2025, acceptând în mod constructiv solicitările operatorilor.
- (4) **Relevant este că răspunsul consolidat a fost contestat de către ofertantul ASTRA VAGOANE CĂLĂTORI SRL, acesta invocând modificarea cerințelor achiziției prin răspunsul la solicitări (în speță acestea reprezentând acceptarea majoritară chiar a solicitărilor Astra).** Criticile formulate în contestație au fost preponderent la adresa cerințelor privind garanția minimă a tramvaiului în ansamblu de 350.000 km/ 5 ani, parcursul mediu anual estimativ de 70.000 km și garanția pentru motoarele electrice de tracțiune de 500.000 km, pe care le-a catalogat drept **nejustificat de exigente** și contrare practicii din domeniul materialului rulant. Autoritatea contractantă a propus măsuri de remediere pentru evitarea suspendării procedurii. Contestația a fost soluționată de CNSC prin decizia nr. 2942/C10/3540 din 02.10.2025 prin care s-au respins criticile privind anularea răspunsului consolidat ca nefondate și s-au admis doar modificările achiesate de autoritatea contractantă.
- (5) În cadrul procedurii au depus ofertă 2 operatori economici: BOZANKAYA RAYLI SİSTEMLER A.Ş. ("Bozankaya") și ASTRA VAGOANE CĂLĂTORI SRL ("Astra").
- (6) În urma evaluării tehnice revizuite conform observații ANAP din avizul nr. 9334/2313/DGVDPA/CN1084163/04.03.2026 s-a concluzionat că în urma desfășurării procesului de evaluare tehnică a celor două propuneri tehnice înaintate de cei doi ofertanți, ambele propuneri tehnice au îndeplinit cerințele minime din Caietul de sarcini, iar punctajul aferent componentei tehnice a fost următorul:

Nr. crt	Ofertant	Punctaj factor de evaluare tehnic
1	Astra Vagoane Calatori S.A	60 puncte
2	Bozankaya Rayli Sistemler A.Ş.	37 puncte

- (7) În urma evaluării propunerilor financiare prezentate de cei doi ofertanți, ambele propuneri financiare au fost declarate admisibile, iar punctajul aferent componentei financiare a fost următorul:

Nr. crt	Ofertant	Punctaj factor de evaluare tehnic
1	Astra Vagoane Calatori S.A	40 puncte
2	Bozankaya Rayli Sistemler A.Ş.	38.51 puncte

- (8) În urma aplicării criteriului de atribuire, Autoritatea Contractantă a concluzionat următorul clasament final al Procedurii, *Astra – punctajul maxim de 100 puncte*, iar *Bozankaya - punctajul total de 75,51 puncte*; autoritatea contractantă a solicitat Astra prezentarea documentelor suport pentru informațiile asumate în DUAE și a desemnat câștigătoare oferta acesteia – raportul procedurii a fost publicat în SEAP în data de 21.04.2026. (Anexa 2), urmat de comunicarea rezultatului în data de 22.04.2026.

Contextul formulării prezentei contestații

- (9) În data de 26.04.2026, Bozankaya a solicitat Municipiului Ploiești lămurirea punctajului deoarece comunicarea rezultatului cu nr. 7494/22.04.2026 transmisă subscrisei nu conținea avantajele ofertei desemnate câștigătoare în raport cu oferta sa și acordarea accesului la dosarul procedurii. În data de 28.04.2026, Bozankaya s-a prezentat la sediul autorității contractante în scopul studierii documentelor de evaluare din dosarul achiziției, ce nu puteau fi considerate confidențiale, acestea fiind emise de Municipiul Ploiești în cadrul Procedurii.
- (10) În urma analizării proceselor de evaluare, a rapoartelor experților tehnici cooptați și a solicitărilor de clarificări transmise ofertantului declarat câștigător, au fost identificate aspecte care atestă o manieră de evaluare nepermisă a omisiunilor din cadrul ofertei Astra și a valorilor declarate pentru factorii de evaluare care atrag subsecvent caracterul eronat și nelegal al concluziilor privind admisibilitatea și conformitatea ofertei Astra și încălcarea dispozițiilor art. 209 din lege și a principiului tratamentului egal, pentru care indicăm pe scurt următoarele argumente pe care ne întemeiem prezenta contestație:
- (i) Astra nu a depus o ofertă conformă cu cerințele documentație de atribuire, completând și modificând oferta prin răspunsul la clarificări, cu documente și informații ce se impuneau a fi depuse odată cu oferta inițială (lista tuturor materialelor periculoase utilizate la producția tramvaielor, nomenclatorul de defecte, tipul scaunului vatmanului, arhitectura sistemului informatic instalat pe tramvaie și la locațiile fixe, specificațiile tehnice ale transmisiei și intervale de funcționare între revizii, funcționalități software, sistemul de prevenire a coliziunilor, detalii privind compatibilitatea computerului de bord etc.) care nu pot fi subsumate unor vicii de

formă, nefiind sustinute de informatii din oferta initială, deoarece acestea au lipsit în integralitate din oferta depusă.

- (ii) Pentru valorile declarate la factorii de evaluare care i-au conferit ofertei Astra punctajul maxim de 60 puncte (inclusiv garanția, criticată anterior ca nefiind uzuală în industria de profil, de 10 ani sau 700.000 km declarată pentru tramvai în ansamblul său și pentru motoare și componente IGBT de doar 350000 km/5 ani, precum și numărul suplimentar de pasageri în picioare), comisia de evaluare nu a prezentat o justificare detaliată, în concordanță cu documentația suport, respectiv nu au fost verificate și/sau clarificate prin prisma cerințelor documentației de atribuire și a documentelor justificative tehnice sau financiare, ci prin simpla asumare automată a unei declarații a ofertantului, cu ignorarea recomandărilor ANAP și MDLPA privind ofertarea artificială la factorii de evaluare și justificarea caracterului serios al ofertelor (Cauza c-599/10 -SAG ELV Slovensko și alții, pct. 31) și a discrepanțelor din propunerea tehnică. Această evaluare se impunea cu atât mai mult cu cât ofertarea unei garanții de 10 ani era în vădită contradicție cu propriile critici și argumentele prezentate de Astra în contestația depusă în prezenta procedură privind garanția minimă și maximă punctată de autoritatea contractantă la factorul de evaluare II.2.

Admisibilitatea prezentei contestații

- (11) **Subscrisa justifica un interes legitim, actual și direct pentru formularea prezentei contestații, în calitate de participant la procedura cu ofertă admisibilă și conformă, clasată pe locul II.**
- (12) Prezenta contestație este înaintată Consiliului și autorității contractante în termenul legal prevăzut de art. 8 alin (1) lit a) din legea 101/2016, de zece zile, care s-ar fi împlinit la data de 02.05.2026, zi nelucratoare, astfel că, în temeiul art. 181 Cod proc. civ., acesta se prelungește până în prima zi lucrătoare următoare, respectiv 04.05.2026.
- (13) Interesul subscrisei a fost lezat prin adoptarea de către Autoritatea contractantă a măsurii de a declara oferta Astra ca fiind acceptabilă/ admisibilă/ conformă în cadrul Raportului Procedurii, deși oferta mai sus amintită este: în principal, inacceptabilă, iar în subsidiar, neconformă.
- (14) Astfel, în virtutea acestei concluzii nelegale a Autorității Contractante, astfel cum aceasta este reținută în cadrul Raportului Procedurii și comunicată Bozankaya în data de 22.04.2026, subscrisa suferă un prejudiciu actual ca urmare a faptului că la o procedură cu doi ofertanți, oferta declarată câștigătoare în detrimentul ofertei noastre era în mod evident inacceptabilă și neconformă.
- (15) În lipsa înaintării prezentei contestații, toate carențele indicate mai sus cu privire la oferta Astra nu ar mai fi putut face obiectul unui control judiciar, iar rezultatul nelegal al evaluării ofertelor s-ar fi bucurat de prezumția de legalitate.

- (16) Art. 3 alin. (1) lit. f) din Legea 101/1016 definește persoana care se consideră vătămată drept - orice operator economic care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:
- (i) are sau a avut un interes în legătură cu o procedură de atribuire; și
 - (ii) a suferit. suferă sau riscă să sufere un prejudiciu ca o consecință a unui act al autorității contractante de natură să producă efecte juridice, ori ca urmare a nesoluționării în termenul lega/ a unei cereri privind o procedură de atribuire.

Totodată, art. 2 alin. (1) din același act normativ stabilește că: „Orice persoană care se consideră vătămată într-un drept a/ său ori într-un interes legitim printr-un act al unei autorități contractante (...) poate solicita anularea actului. obligarea autorității contractante la emiterea unui act sau la adoptarea de măsuri de remediere. recunoașterea dreptului pretins sau a interesului legitim, pe cale administrativ-jurisdicțională sau judiciară, potrivit prevederilor prezentei legi.”.

- (17) Subscrisa, în calitate de ofertant la prezenta Procedură, justificăm interesul pentru formularea prezentei contestații prin prisma faptului că am participat cu ofertă la Procedură și am îndeplinit toate condițiile impuse atât de Autoritatea contractantă, cât și de legislația aplicabilă domeniului achizițiilor publice pentru atribuirea contractului de achiziție publică.
- (18) În ceea ce privește vătămarea apreciem că aceasta este evidentă, de vreme ce oferta Bozankaya a fost declarată acceptabilă și admisibilă, pe când, oferta depusă de Astra, deși neputând a fi de o manieră corectă și legală declarată admisibilă/ acceptabilă/ conformă din pricina nenumăratelor curențe prezentate de aceasta, a fost considerată admisibilă, acceptabilă și conformă, în pofida faptului că în mod legal trebuia să fie respinsă în principal ca neconformă și în subsidiar ca inacceptabilă.
- (19) **În cele ce urmează, vom arăta punctual că evaluarea ofertei desemnate câștigătoare s-a realizat cu încălcarea dispozițiilor legale și ale documentației de atribuire, oferta declarată câștigătoare fiind analizată în mod greșit ca îndeplinind cerințele expres solicitate prin caietul de sarcini, iar răspunsurile la solicitările de clarificări ca fiind concludente cu subsumarea în mod nelegal a omisiunilor evidente drept vicii de formă prevăzute de art. 134 alin (7) din HG 395/2016.**

I. Nemotivarea corectă a actelor autorității contractante

- (20) Comunicarea rezultatului procedurii nr. 7494/22.04.2026 comunicată subscrisei și în mod similar redactării raportului procedurii se rezumă la informarea succintă privind punctajele obținute:

În urma evaluării ofertelor postate în SICAP la procedura de licitație deschisă online, organizată conform prevederilor art. 7, alin. (1), art. 68, lit. a) și art. 71-73, din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, coroborate cu cele ale art. 58 - 66, din HG nr. 395/2016, oferta dumneavoastră a fost clasată pe locul II, cu un punctaj total de 75.51 puncte, din care 38.51 puncte componenta financiară, 37 puncte componenta tehnică și având prețul de 197.372.000,00 lei fără TVA.

Oferta desemnată câștigătoare, a fost cea depusă de Astra Vagoane Calatori S.A., corespunzătoare din punct de vedere al cerințelor documentației de atribuire, cu un punctaj total de 100 puncte, din care 40,00 puncte componenta financiară, 60,00 puncte componenta tehnică și având prețul de 190.000.000,00 lei fără TVA.

- (21) Dispozițiile art. 215 alin. (1) reglementează obligația autorității contractante de a informa fiecare ofertant cu privire la deciziile luate în ceea ce privește rezultatul procedurii și motivele care au stat la baza acestei decizii. De asemenea, prevederile alin.(2) lit. c) al aceluiași articol statuează că: „În cadrul comunicării privind rezultatul procedurii prevăzute la alin. (1), autoritatea contractantă are obligația de a cuprinde: (...) c) fiecărui ofertant care a depus o ofertă admisibilă, dar care nu a fost declarată câștigătoare, caracteristicile și avantajele relative ale ofertei/ofertelor desemnate câștigătoare în raport cu oferta sa, numele ofertantului căruia urmează să i se atribuie contractul de achiziție publică (...).”
- (22) Raportat la dispozițiile legale invocate, se observă că autoritatea contractantă avea obligația de a comunica (i) motivele care au stat la baza luării deciziei de declarare a ofertei subscrisei ca fiind necâștigătoare, inclusiv modalitatea în care a evaluat oferta subscrisei (ii) analiza comparată a ofertei desemnate câștigătoare în raport cu oferta sa.
- (23) Curtea de Apel Oradea a stabilit că motivarea sumară și incompletă a unei hotărâri – cu atât mai mult a unui act decisiv în procedura de achiziție – echivalează cu nemotivarea, ceea ce împiedică controlul de legalitate:
„Instanța trebuie să arate în concret, în raport de probele dosarului, situația de fapt pe care o reține în cauză și să arate în mod motivat aplicarea regulii de drept incidente, precum și să facă trimitere la probele administrate. (...) Motivarea sumară și incompletă a hotărârii judecătorești echivalează cu nemotivarea hotărârii. (...) Fără arătarea acestor motive și a probelor pe care și-au bazat convingerea nu se poate exercita controlul de legalitate.”
(Decizia nr. RJ ee9ge53g5/2023, Curtea de Apel Oradea, 03.03.2023).
- (24) Prin analogie, raportul procedurii și comunicările autorității contractante, ca acte supuse controlului CNSC și al instanțelor, trebuie să fie suficient de bine și clar detaliate pentru a permite operatorului economic să înțeleagă motivele exacte ale respingerii ofertei sale (sau ale calificării altuia drept câștigător) și pentru a fundamenta un control efectiv al legalității. Or, lipsa prezentării avantajelor concrete ale ofertei Astra și lipsa explicării modului de validare a unor valori declarate (număr pasageri în picioare, garanție extinsă etc.) conduc la o situație în care dreptul la un remediu efectiv este golit de conținut și deturnat de la scopul său legal.
- (25) Dispozițiile legale anterior menționate sunt o consacrare a jurisprudenței constante a Curții de Justiție a Uniunii Europene. Relevantă în acest sens este cauza Universale-Bau, paragrafele (71)-78), în care Curtea de Justiție a Uniunii Europene statuează asupra obligației statelor membre de a garanta accesul la remedii efective în materia achizițiilor publice, care impune în sarcina autorității contractante obligația de a motiva deciziile luate în procedură.
- (26) În cauza Santex, Curtea de Justiție a Uniunii Europene clarifică principiul statuat în Universale Bau, astfel: *Autoritatea contractantă a creat, prin comportamentul său, o stare de incertitudine cu privire la interpretarea care trebuie acordată acestei clauzei (...)* Directiva 89/665 trebuie interpretată ca impunând instanțelor naționale competente, în cazul în care

constată că, prin conduita sa, o autoritate contractantă a făcut imposibilă sau excesiv de dificilă exercitarea drepturilor conferite de ordinea juridică comunitară resortisantilor Uniunii care au fost prejudiciați de o decizie a autorității contractante, obligația de a admite ca fiind admisibile motive de drept care susțin că anunțul de invitație de participare la licitație este incompatibil cu dreptul comunitar (...).

- (27) Jurisprudența recentă statuează atât cu privire la obligația ca *motivarea să fie comunicată persoanei interesate în același timp cu decizia cauzatoare de prejudicii*, cât și cu privire la *aspectul dacă obligația de motivare a fost respectată care trebuie apreciat în funcție de elementele de informație de care reclamantul dispunea cel târziu la momentul introducerii acțiunii. Lipsa motivării nu poate fi, așadar, remediată prin faptul că persoana interesată află care este motivarea deciziei în cursul procedurii în fața instanțelor Uniunii.*¹
- (28) Reperete consacrate de Curtea de Justiție a Uniunii Europene, inclusiv în cauzele menționate anterior au determinat introducerea art. 55 alin. (2) în cuprinsul Directivei UE 24/2014 care reglementează expres obligația autorității contractante de a comunica fiecărui ofertant care a prezentat o ofertă admisibilă, motivele respingerii ofertei, dar și caracteristicile și avantajele relative ale ofertei selectate, la solicitarea operatorului economic. În egală măsură, Legiuitorul european a statuat în art. 2a al Directivei privind remediile și căile de atac obligația ca, odată cu decizia de atribuire, să fie comunicat și un rezumat al motivelor pertinente reglementate de art. 55 din Directiva 2014/24/UE.
- (29) Legislația națională a transpus aceste norme prin impunerea, în sarcina autorității contractante a obligației de a motiva în mod corespunzător deciziile acesteia, generând o jurisprudență, de asemenea, previzibilă și constantă pe acest subiect.
- (30) Instanțele naționale au dispus constant anularea raportului procedurii, reținând, ca motivare, cu titlu de exemplu: „*Autoritatea contractantă nu a precizat care sunt rațiunile pentru care a optat pentru cuantificare fiecăruia dintre factorii de evaluare pentru oferta contestatoarei, la un nivel inferior în raport de oferta declarată câștigătoare (...). Omisiunea expusă are ca efect încălcarea principiilor transparenței, tratamentului egal și al nediscriminării (...) în absența unei argumentări a raportului în baza căruia autoritatea contractantă acordă un punctaj superior factorilor de evaluare care au pondere relativă în algoritmul de calcul, decizia prin care autoritatea contractantă atribuie un punctaj poate fi calificată drept arbitrară, discreționară, făcând imposibilă realizarea controlului de legalitate a măsurii astfel dispuse*”²
- (31) Prin actele atacate, Autoritatea contractantă s-a limitat la a arăta punctajul acordat, fără a arata concret motivele pentru are a oferit acel punctaj și fără a prezenta o analiză comparată a celor două oferte.

¹ Hotărârea din 10 septembrie 2019 pronunțată în Cauza T-741/17, TRASYs International EEIG, paragrafele 51-53

² Curtea de Apel Cluj, Secția comercială, de contencios administrativ și fiscal, Decizia Civilă nr. 1408 din 04.07.2007;

II. Greșita analiză a ofertei Astra ca fiind conformă și admisibilă

A. Oferta Astra nu respectă cerințele exprese ale caietului de sarcini

(32) Cu titlu preliminar, dorim să facem următoarele precizări:

- (i) Cerințele documentației de atribuire, astfel cum acestea au fost publicate și clarificate, necesar a fi respectate atât de ofertanți, cât și de autoritatea contractantă, au fost explicit și transparent aduse la cunoștința operatorilor economici interesați, iar prin necontestarea lor și-au consolidat forța obligatorie, atât pentru autoritatea contractantă, cât și pentru toți operatorii economici participanți la procedură.
- (ii) Prin depunerea ofertei, în mod automat, se prezumă că Astra și-a însușit și acceptat cerințele în cauză, urmând a se conforma acestora, cu respectarea dispozițiilor art. 123 alin.1) din H.G. nr. 395/2016, conform cărora „Ofertantul elaborează oferta în conformitate cu prevederile documentației de atribuire (...)” potrivit principiului conformității documentației aceștia având obligația de a demonstra în mod clar și neechivoc îndeplinirea tuturor cerințelor din documentația de atribuire.
- (iii) Obligația de a prezenta informațiile și documentele solicitate nu poate fi relativizată prin acte ulterioare ale autorității contractante, întrucât aceasta reprezintă o cerință de legalitate și transparență a procedurii, aplicabilă în mod uniform tuturor participanților, iar cerințele nu trebuie să depindă de modul în care sunt înțelese la un moment dat de către o societate ofertantă, dincolo de exprimarea din documentația de atribuire.
- (iv) Orice încercare de remediere a unor lipsuri evidente prin intermediul clarificărilor sau prin depunerea unor documente emise ulterior termenului-limită de depunere a ofertelor echivalează, în mod evident, o modificare nepermisă a ofertei inițiale. În consecință, omisiunile evidente din oferta depusă atrag respingerea ofertei, întrucât nu pot fi calificate drept simplă omisiune sau viciu de formă susceptibil de corectare, singura alternativă avută de ofertant presupunând modificarea ofertei sale după data limită de depunere a ofertelor, iar acceptarea acestora constituie un avantaj nepermis față de un ofertant cu încălcarea principiului tratamentului egal. Curtea de Apel Ploiești a subliniat că, deși art. 209 din Legea 98/2016 consacră un „drept” al autorității de a solicita clarificări, modul de exercitare nu poate fi discreționar, iar comisia are obligația de a stabili clarificările necesare evaluării fiecărei oferte, în temeiul art. 134 alin. (1) HG 395/2016:
„Deși nu are obligația, ci dreptul de a solicita clarificări cu privire la oferta depusă, autoritatea contractantă trebuie să uzeze de acest drept în situația în care obținerea acestor clarificări este posibilă și necesară pentru evaluarea ofertei respective.” (Decizia nr. 899/2021, Curtea de Apel Ploiești, 09.06.2021). Or, în prezenta cauză, comisia de evaluare nu a utilizat în mod echilibrat acest instrument, ci, în loc să constate neconformitatea ofertei Astra pentru lipsa unor documente obligatorii și pentru caracteristici inferioare cerințelor caietului de sarcini, a „reparat” oferta prin clarificări, cu toleranță față de Astra și contrar prevederilor legale ce impun un tratament nediscriminatoriu între participanți.

- (i) Viciile de formă sunt expres reglementate de legiuitor, sens în care clarificările au rol strict de confirmare a informațiilor deja existente în propunerea tehnică, în condițiile art. 209 alin (2) din lege și în limitele prevăzute de art. 135 alin. (3) din H.G. nr. 395/2016 , conform cărora:

„În sensul dispozițiilor alin. (1), viciile de formă reprezintă acele erori sau omisiuni din cadrul unui document a căror corectare/ completare este susținută în mod neechivoc de sensul și de conținutul altor informații existente inițial în alte documente prezentate de ofertant sau a căror corectare/completare are rol de clarificare sau de confirmare, nefiind susceptibile de a produce un avantaj incorect în raport cu ceilalți participanți la procedura de atribuire”.

- (33) Prin documentația de atribuire publicată, autoritatea contractantă a prevăzut expres condițiile de conformare generală a ofertelor depuse de participanții la procedură:

- **Fisa de date**

- cap. IV.4.1 Modul de prezentare al propunerii tehnice:

„Propunerile tehnice se vor elabora în conformitate cu prevederile caietului de sarcini. Cerintele caietului de sarcini și anexele la acesta sunt minime și obligatorii.”

- **Caietul de sarcini:**

- **Cap. 2. Condiții tehnice eliminatorii**

“Tramvaiele trebuie să se încadreze într-un cumul de condiții tehnice, condiții funcționale, dotări și particularități la nivelul parcului de vehicule al achizitorului, pentru care sunt solicitate cerințele obligatorii din prezentul Caiet de Sarcini.

Ofertanții au obligația ca în cazul în care au neclarități asupra unei cerințe, să ceară clarificări. În caz contrar, se consideră că toate condițiile tehnice prevăzute în Caietul de Sarcini au fost acceptate. Achizitorul își rezervă dreptul de a respinge orice ofertă ca neconformă, în cazul în care ofertantul prezintă în propunerea tehnică soluții tehnice performante și funcționalități diferite de cele prevăzute în Caietul de Sarcini sau lipsesc unele dotări cu echipamente, sisteme sau produse software etc.”

- **Cap. 5 – Documentație**

„Oferta va cuprinde în format electronic – în limba română, sau în altă limbă însoțită de traducere autorizată în limba română, următoarele:

- Comentarii - articol cu articol - ale specificațiilor tehnice conținute în Caietul de Sarcini, prezentate în ordinea din Caietul de Sarcini, **prin care să se demonstreze corespondența propunerii tehnice cu specificațiile respective, însoțite de documentele care dovedesc îndeplinirea acestor specificații.**”

- **Anexa 1 – Centralizator parametriei tehnice minimali și maximali**

“Notă: Îndeplinirea caracteristicilor tehnice minimale nu califică oferta în mod automat, pentru aceasta fiind necesară asumarea întregului pachet tehnic ce rezultă din Caietul de Sarcini în ansamblu.”

- (34) Aşa cum ne propunem să demonstrăm pe larg în continuare, în conformitate cu dispozițiile legale incidente și cerințele documentației de atribuire, Autoritatea contractantă **era obligată să respingă oferta Astra ca neconformă/ inacceptabilă** ca urmare a faptului că oferta acestuia:
- (i) *nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini;*
 - (ii) *prin răspunsurile la solicitările de clarificări acesta și-a complet și modificat în mod nepermis oferta*
- (35) În mod distinct și punctual, din documentele de evaluare studiate rezultă că autoritatea contractantă a validat în mod permisiv o ofertă care, în forma depusă inițial, **nu conținea elemente esențiale cerute de caietul de sarcini**, iar aceste lipsuri au fost acoperite ulterior prin răspunsuri la clarificări care nu au avut caracterul unor simple lămuriri a informațiilor inițiale, **ci au completat ori au modificat conținutul ofertei după expirarea termenului de depunere**
- (36) Neconformitatea ofertei tehnice a ofertantului Astra rezultă cu evidență din PV nr. AP255 din 11.03.2026 și raportul experților cooptați cu nr. AP208/26.02.2026 care consemnează toate solicitările de clarificări adresate ofertantului Astra de către Autoritatea contractantă, răspunsurile acestuia și concluziile, majoritatea clarificărilor privind exclusiv **lipsuri evidente** a unor informații și documente solicitate a fi depuse odată cu oferta sau caracteristici diferite, inferioare celor solicitate prin caietul de sarcini.
- (37) Prin urmare, atunci când a impus anumite condiții privind modul de prezentare a propunerii tehnice, modul de prezentare a propunerii financiare, modul de prezentare a ofertei, **autoritatea și-a asumat necesitatea verificării îndeplinirii acestor condiții de către fiecare ofertant**, deoarece în temeiul principiului egalității de tratament, ofertanții trebuie să se afle pe o poziție de egalitate atât în momentul în care își pregătesc ofertele, cât și în momentul în care acestea sunt evaluate de către autoritatea contractantă, așa cum se arată în jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene (C-213/07, cauza C-396/14).

A1.1 Oferta Astra nu îndeplinește cerința de la pct. 6.2 din caietul de sarcini – (nu a prezentat lista tuturor materialelor periculoase din producția tramvaiului)

- (38) Prin caietul de sarcini, cap. 6.2 – Materiale **s-a solicitat expres:**

“Materialele utilizate pentru producția tramvaielor nu trebuie să reprezinte un pericol pentru sănătatea personalului responsabil pentru reparații și întreținere, precum și pentru vatman și călători.

Fiecare ofertant trebuie să prezinte o listă a tuturor materialelor periculoase întrebuințate la producția tramvaielor, și să detalieze informațiile cu privire la denumirea substanței periculoase (grunduri, vopseluri, vaselină etc.), producătorul, unde a fost utilizată în construcția tramvaielor, caracterul pericolului pentru sănătatea umană legate de substanța respectivă, cantitatea fiecărei substanțe, modalitățile de depozitare și de reciclare.”

- (39) Prevederile de mai sus privind prezentarea expresă a **listei tuturor materialelor periculoase** sunt preluate identic în Formularul de propunere tehnică la poz. 37, iar prin necontestarea ei,

aceasta si-a consolidat forța obligatorie, atât față de autoritatea contractantă, cât și față de ofertanți.

caietori.	
37	Fiecare ofertant trebuie să prezinte o listă a tuturor materialelor periculoase întrebuințate la producția tramvaielor, și să detalieze informațiile cu privire la denumirea substanței periculoase (grunduri, vopseluri, vaselină etc.), producătorul, unde a fost utilizată în construcția tramvaielor, caracterul pericolelor pentru sănătatea umană legate de substanța respectivă, cantitatea fiecărei substanțe, modalitățile de depozitare și de reciclare.
38	Componentele din caietori trebuie să aibă o durată de viață estimată la minim 8 ani.

- (40) Cu titlu preliminar, arătăm că cerința privind prezentarea listei tuturor materialelor periculoase din tramvai nu are caracter de noutate și nu este specifică exclusiv prezentei proceduri, ci constituie o practică standard în cadrul licitațiilor de achiziție a mijloacelor de transport public, regăsindu-se în toate procedurile similare derulate în ultimii ani, fiind o consecință directă a cadrului legislativ în vigoare.
- (41) Această solicitare obligatorie din caietul de sarcini este legitimă, având în vedere că producția unui tramvai modern conform specificațiilor Caietului de sarcini nu se poate efectua fără materiale periculoase astfel cum sunt ele clasificate și reglementate de dispozițiile europene (**Regulamentul CE nr. 1272/2008 <CLP>** cu toate modificările și completările, inclusiv actualizările din 2025 și actele conexe) transpuse fără excepție și în normele naționale (**HG nr. 398/2010** cu modificările și completările ulterioare).
- (42) De asemenea, prin cerința din caietul de sarcini de la cap. 6.2 referitoare la prescripțiile de reciclare sunt incidente și cerințele prevăzute de Directiva 2006/66/CE, respectiv Regulamentului (UE) 2023/1542 al Parlamentului European și al Consiliului. Mai mult, în cazul proiectelor finanțate din fonduri nerambursabile, respectarea acestor dispoziții este obligatorie, fiind prevăzută expres în condițiile de finanțare.
- (43) Arătăm, cu titlu de exemplu, că orice tramvai care este dotat cu un sistem de aer condiționat (condiție obligatorie potrivit pct. 7.5 din Caietul de sarcini, pentru care se prevede inclusiv livrarea aparatului de verificare și umplere cu agent refrigerant a instalației de aer condiționat, precum și o butelie de transport a acestui agent) conține un agent de răcire ce are în compoziția sa materiale periculoase, cum ar fi Tetrafluoroetan (R134a), Difluorometan (R32) și Pentafluoroetan (R125) în diverse amestecuri. Aceste gaze lichefiate sub presiune sau scurgeri accidentale ale agentului refrigerant sunt de natură să provoace arsuri, asfixiere, pierderea mobilității etc.
- (44) De asemenea, bateriile de acumulatori (obligatorii potrivit pct. 8.5 din Caietul de Sarcini) conțin electroliți (KOH, LiOH, Ni(OH)₂, Cd(OH)₂) sau plumb-acid - materiale periculoase care pot provoca arsuri grave la nivelul ochilor și pielii, riscuri de incendiu sau explozie etc.
- (45) Vopselurile, lacurile, grundurile, adezivii speciali folosiți etc conțin de asemenea substanțe periculoase, iar suplimentar acestea trebuie să respecte obligatoriu Directiva 2004/42/CE privind limitarea emisiilor de compuși organici volatili datorate utilizării solvenților organici (obligatoriu potrivit pct. 6.8 din Caietul de sarcini).
- (46) Alte materiale periculoase care se regăsesc în producție sunt uleiurile sintetice ce se regăsesc în transmisia de acționare (obligatorii potrivit pct. 8.4.1 din Caietul de Sarcini) sau instalația

de ungere a buzei bandajului (obligatorii potrivit pct. 4 din Caietul de sarcini), care pot provoca iritații grave și reacții alergice.

- (47) Toate componentele indicate mai sus sunt incluse în tramvaiele produse și trebuiau prezentate în mod transparent în lista materialelor periculoase conform cerinței exprese a caietului de sarcini (cu indicarea substanței și a compoziției acesteia, a producătorului, a locului de utilizare, a naturii pericolului, metodele de depozitare și reciclare etc.).
- (48) Oferta Astra nu răspunde acestei cerințe, aceasta limitându-se în propunerea tehnică a afirma declarativ că nu sunt folosite materiale interzise, dăunătoare sănătății, dar folosește în sistemul de vopsire al tramvaiului materiale care manevrate sau depozitate necorespunzător, pot deveni potențial periculoase.
- (49) Aceasta afirmație generică de neutilizare a materialelor interzise din propunerea tehnică, este irelevantă pentru cerința punctuală de la pct. 6.2 din caietul de sarcini, respectiv nu îndeplinește solicitarea expresă de prezentare a listei tuturor materialelor periculoase și nu individualizează substanțele, cantitățile, producătorii și condițiile de gestionare și reciclare cerute expres de documentația de atribuire, precum și de dispozițiile imperative ale legislației în vigoare. Din acest motiv, oferta nu dovedește îndeplinirea cerinței, iar prin acceptarea ei în această formă și consemnarea în PV AP255 din 11.03.2026 că cerința este îndeplinită echivalează cu validarea unei propuneri tehnice incomplete, autoritatea contractantă derogând de la cerințele exprese pe care ea însăși le-a stabilit și încălcarea principiului transparenței și egalității de tratament.
- (50) Cu caracter pur ilustrativ, arătăm că subscrisa a prezentat explicit în ofertă o listă completă a materialelor cu potențial periculos în conformitate cu clasificarea și etichetarea în vigoare, fișele cu date de securitate (FDS) ale fiecărei substanțe folosite, producătorul, unde a fost utilizată în construcția tramvaielor etc și instrucțiuni de manipulare, depozitare și reciclare, cod deșeu, subscrisa fiind înscrisă și în Registrul național al producătorilor de baterii și acumulatori gestionat de MMAP/Agenția Națională pentru Mediu și Arii Protejate. Aceste documente evidențiate distinct și în opisul ofertei subscrisei și în documentele consemnate în raportul experților coopțați nr. 165/16.02.2026, confirmă că evaluarea îndeplinirii cerinței de către oferta Astra s-a făcut în mod superficial și cu încălcarea cerințelor caietului de sarcini și cu dispozițiile legale.
- (51) Astfel lista materialelor periculoase ar fi trebuit declarată în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1272/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2008 privind clasificarea, etichetarea și ambalarea substanțelor și a amestecurilor, de modificare și de abrogare a Directivelor 67/548/CEE și 1999/45/CE, precum și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1907/2006, regulament care este obligatoriu și în funcție de care se realizează clasificarea materialelor periculoase. Acest Regulament include componentele menționate mai sus care se regăsesc în orice tramvai în lista materialelor periculoase.
- (52) Or, obligația de prezentare a unei liste clare și complete a materialelor periculoase are tocmai rolul de a asigura informarea deplină a autorității contractante, astfel încât aceasta să poată efectua o evaluare reală și fundamentată a ofertelor.

- (53) În aceste condiții, afirmația generică din propunerea tehnică Astra de neutilizare a materialelor interzise prin dispozițiile legale, respectiv neprezentarea în mod exhaustiv a „listei tuturor materialelor periculoase” solicitate nu reprezintă doar o neîndeplinire formală a unei cerințe, ci generează o veritabilă neinformare transparentă a autorității contractante, aceasta fiind pusă în imposibilitatea de a:
- identifica în mod corect și informat substanțele periculoase utilizate la producția tramvaiului în ansamblu;
 - verifica respectarea prescripțiilor/restricțiilor legale aplicabile;
 - evalua impactul asupra sănătății, mediului și condițiilor de exploatare și mentenanță;
 - realiza o comparație obiectivă între oferte, în condiții de transparență și tratament egal.
- (54) Prin urmare, prin prisma celor prezentate, rezultă în mod evident că oferta Astra nu îndeplinește cerința din Caietul de Sarcini privind depunerea odată cu oferta a listei tuturor materialelor periculoase și nu a informat corect și transparent autoritatea contractantă conform cerințelor, fapt ce impune sancțiunea respingerii ofertei ca neconforme, potrivit art. 215 alin. (5) din Legea 98/2016: „(5) Oferta este considerată neconformă dacă nu respectă cerințele prezentate în documentele achiziției, a fost primită cu întârziere, prezintă indicii de înțelegeri anticoncurențiale sau corupție sau a fost considerată de autoritatea contractantă ca fiind neobișnuit de scăzută.” și potrivit art. 137 alin. (3) din HG 395/2016: „În condițiile art 215 alin. (5) din Lege, oferta este considerată neconformă în următoarele situații: a) nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini”.
- (55) Arătăm că, într-o speță similară, cu privire la aceleași cerințe prevăzute la cap. 6 – Materiale, în procedura organizată de MDLPA, prin Decizia nr. 2409/C2/2477 din 1 noiembrie 2021, CNSC s-a pronunțat în sensul că neprezentarea listei tuturor materialelor periculoase fără de care nu se poate construi un tramvai reprezintă o nerespectare a cerințelor documentației de atribuire, fiind de natură să atragă caracterul neconform al ofertei.

„De asemenea, reține Consiliul că lista tuturor materialelor periculoase întrebuintate la producția tramvaielor, trebuia să aibă în vedere ansamblul componentelor unui tramvai, iar nu numai compartimentul pentru călători, cabina de conducere și instalații electrice.

Având în vedere că nicăieri în caietul de sarcini sau în alt document al achiziției, autoritatea contractantă nu a solicitat ca lista în discuție să fie întocmită prin raportare la definiția materialelor periculoase dată de UNIFE, dar și că este greu de crezut că tramvaiul în ansamblul său nu include materiale periculoase conform standardelor europene aplicabile, coroborat cu interpretarea eronată pe care autoritatea contractant o face asupra cerințelor pe care ea însăși le-a stabilit prin caietul de sarcini pct. 6.2 - Materiale, aspect ce răzbate din punctul de vedere referitor la contestație, Consiliul determină că aceasta a acționat în evaluarea ofertel depuse de (...) cu nerespectarea regulilor documentației de atribuire.

Prin urmare, nu se poate considera că evaluarea ofertei depusă de (...) este finalizată, astfel încât Consiliul va admite critica contestatorului și va obliga autoritatea contractantă la analiza modului în care oferta în discuție îndeplinește prevederea

caietului de sarcini de la pct. 6.2 din caietul de sarcini, referitoare la prezentarea listei tuturor materialelor periculoase întrebuințate la producția tramvaielor.

Această analiză nu poate fi efectuată de Consiliu, întrucât organismul administrativ-jurisdicțional nu se poate substitui atribuțiilor comisiei de evaluare în etapa de evaluare a ofertelor, anume atribuției exprese prevăzută de art. 127 alin. (1) lit. f) din H.G. nr. 395/2016, constând în verificarea conformității propunerilor tehnice ale ofertanților cu prevederile caietului de sarcini”

- (56) **Decizia CNSC a fost mentinută și de Curtea de Apel București** prin Hotărâre civilă nr. 2732/2021 din 13 decembrie 2021, prin care a statuat în sensul neîndeplinirii cerinței de către ofertantul care nu a prezentat lista tuturor materialelor periculoase întrebuințate la producția tramvaielor, cu indicarea exactă a celor solicitate prin caietul de sarcini:

„În mod corect a reținut Consiliul că lista tuturor materialelor periculoase întrebuințate la producția tramvaielor, trebuia să aibă în vedere ansamblul componentelor unui tramvai (...).

Petenta (...) a negat necesitatea depunerii listei solicitate prin Caietul de sarcini. Având în vedere și că lista materialelor folosite se referea la întreg tramvaiul și nu doar la compartimentul interior. Curtea reține ca obligatorie această cerință, iar această listă nu ar fi trebuit să lipsească din oferta depusă, astfel cum în mod corect a apreciat și C.N.S.C.”

A1.2 Oferta Astra nu îndeplinește cerința de la pct. 7.1.7 din caietul de sarcini (nu a prezentat nomenclatorul de defecte)

- (57) Prin caietul de sarcini, **cap. 7.1.7 Postul de conducere** /Tabloul de bord s-a solicitat expres ca:

*“Defectele vor fi afișate prin mesaj de tip text, în limba română sau pictograme și nu sub formă de cod de defect. **Ofertantul va furniza nomenclatorul de defecte.**”*

- (58) Cerința din caietul de sarcini de prezentare obligatorie de către ofertant a nomenclatorului de defecte odată cu oferta se regăsește la poz. 100 din formularul de propunere tehnică.

	la siguranța circulației.
100	Defectele vor fi afișate prin mesaj de tip text, în limba română sau pictograme și nu sub formă de cod de defect. Ofertantul va furniza nomenclatorul de defecte.

- (59) Prin cele consemnate în PV de evaluare a conformității ofertei tehnice AP255 din 11.03.2026, la cerința de la poz. 100 din formularul de propunere tehnică, autoritatea contractantă a achiesat la simpla afirmație a ofertantului de îndeplinire a cerinței privind afișarea defectelor prin mesaj de tip text sau pictograme, fără prezentarea documentului justificativ care demonstrează îndeplinirea acesteia conform cerinței.

- (60) Deși nu a identificat existența nomenclatorului de defecte în oferta depusă de Astra – nici în cadrul propunerii tehnice, nici în anexele tehnice ale acesteia – și a reținut și consemnat în procesul verbal de evaluare faptul că ofertantul a declarat expres că “**va furniza**” acest document, în condițiile în care caietul de sarcini impunea în mod obligatoriu prezentarea

acestui a odată cu oferta, autoritatea contractantă a apreciat, în mod nejustificat de permisiv, că cerința este îndeplinită de o simpla promisiune de furnizare ulterioară.

Comisia de evaluare a constatat că ofertantul respectă cerințele caietului de sarcini, defectele fiind afisate prin mesaje text în limba romana sau pictograme, nu sub forma de cod de defect, iar ofertantul va furniza nomenclatorul de defecte.	P1 -
--	---------

- (61) În cazul evaluării ofertei Astra, acest fapt echivalează cu validarea conformitatii unei propuneri tehnice incomplete, autoritatea contractantă derogând de la cerințele exprese pe care ea însăși le-a stabilit, încălcând astfel principiile transparenței și egalității de tratament.
- (62) Cu caracter pur ilustrativ, arătăm că subscrisa a prezentat explicit aplicația de diagnoză și nomenclatorul de defecte, acesta fiind evidențiate distinct și în opisul ofertei și în documentele consemnate în raportul experților cooptati nr. 165/16.02.2026, precum și în procesul verbal nr. APP 255/11.03.2026, ceea ce confirmă că evaluarea îndeplinirii cerinței de către Astra s-a făcut în mod superficial, cu derogarea de la cerințele caietului de sarcini, spre deosebire de evaluarea în cazul ofertei subscrisei.

Comisia de evaluare a constatat că ofertantul respectă cerințele caietului de sarcini, fiind înțelese, asumate și îndeplinite condițiile, privind afișarea defectelor prin text/pictograme și <u>furnizarea nomenclatorului de defecte; referință Enclosure 17.</u>

- (63) Prin urmare, în aceste condiții, rezultă că oferta Astra nu îndeplinește cerința din Caietul de Sarcini privind prezentarea nomenclatorului de defecte odată cu oferta, fapt ce impune sancțiunea respingerii ofertei ca neconforme, potrivit art. 215 alin. (5) din Legea 98/2016: „(5) *Oferta este considerată neconformă dacă nu respectă cerințele prezentate în documentele achiziției, a fost primită cu întârziere, prezintă indicii de înțelegeri anticoncurențiale sau corupție sau a fost considerată de autoritatea contractantă ca fiind neobișnuit de scăzută.*” și potrivit art. 137 alin. (3) din HG 395/2016: „*În condițiile art 215 alin. (5) din Lege, oferta este considerată neconformă în următoarele situații: a) nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini*”.
- (64) Arătăm că, în speță similară, referitor la aceleași cerințe la cap. 7.17 – Postul de conducere, prin **decizia Decizia nr. 2409/C2/2477** din 1 noiembrie 2021, CNSC s-a pronunțat cu privire la problema lipsei prezentării în ofertă a nomenclatorului de defecte solicitat, în sensul că: .

„În analiza temeiniciei acestei critici, Consiliul se va raporta la prevederile caietului de sarcini, pct. 7.1.7 – „Postul de conducere”, subpct. „Tabloul de bord”, unde se regăsește inserată cerința având conținutul:

Defectele vor fi afișate prin mesaj de tip text, în limba română sau pictograme și nu sub formă de cod de defect. Ofertantul va furniza nomenclatorul de defecte.

Momentul la care nomenclatorul de defecte trebuia prezentat autorității contractante stabilește Consiliul că este fără dubiu, anume în cadrul propunerii tehnice depusă la data limită de depunere a ofertelor, aspect necontestat de vreuna dintre părți.

Că înțelegerea autorității contractante ca emitent al documentației de atribuire a fost aceasta rezultă cert și din conținutul solicitării de clarificări transmisă cu scopul de a se lămurii cu privire la lipsa în discuție sesizată cu ocazia evaluării propunerii tehnice a ofertantului arătat.

Aceasta fiind interpretarea cerinței în discuție, în contextul în care (...) nu a prezentat nomenclatorul în forma solicitată în propunerea tehnică și, mai mult, a arătat în răspunsul la clarificări că îl va prezenta odată cu furnizarea primului tramvai, adică după desemnarea ofertei sale drept câștigătoare, se pune întrebarea cum a demonstrat îndeplinirea cerinței aflată în discuție.

Așa cum s-a arătat în cele ce preced, obligația ofertantului este aceea de a întocmi oferta cu respectarea documentației de atribuire, după cum a autorității contractante este aceea de verificare a ofertei prin prisma cerințelor pe care le-a impus prin documentația de atribuire.

Dispozițiile art. 134 alin. (1) din H.G. nr. 395/2016 statuează în sarcina comisiei de evaluare, într-adevăr, obligația de a solicita clarificări formale sau de confirmare cu privire la o ofertă ce conține elemente echivoce, lipsa unui răspuns sau transmiterea unuia neconcludent îndrituind autoritatea contractantă să procedeze la respingerea ofertei.

Or, în speța de față, în prezența unui răspuns care confirmă nerespectarea unei cerințe exprese a caietului de sarcini, autoritatea contractantă a înțeles să considere oferta admisibilă.

A nesocotit autoritatea contractantă în procesul de evaluare a ofertei și principiul tratamentului egal, care presupune stabilirea și aplicarea, oricând pe parcursul procedurii de atribuire, de reguli, cerințe, criterii identice pentru toți operatorii economici astfel încât aceștia să beneficieze de șanse egale de a deveni contractanți, or (...) a devenit câștigător al procedurii în ciuda faptului că nu a făcut dovada îndeplinirii tuturor cerințelor caietului de sarcini.

Explicațiile ofertantului cu privire la clasele de defecte pe care autoritatea contractantă le-a preluat în punctul de vedere concluzionând îndeplinirea cerinței, nu prezintă nicio relevanță raportat la obligația de a verifica cerința caietului de sarcini de forma menționată, cerință față de care autoritatea contractantă era chemată să se asigure că ofertantul a prezentat nomenclatorul în discuție în propunerea tehnică.

În altă ordine de idei, dacă ar fi avut neclarități cu privire la cerințele documentației de atribuire sau considera că este împiedicat să dea curs tuturor cerințelor autorității contractante, deoarece tramvaiul, spre pildă, nu este pe stoc, ofertantul trebuia să se prevaleze de dreptul de a solicita clarificări anterior depunerii ofertei și să se asigure

că cerințele caietului de sarcini îi permit participarea la procedură în ciuda constrângerii sale, cu șanse reale ca oferta să nu-i fie respinsă din acest considerent. Or, în lipsa unui asemenea demers, ofertantul era obligat să se conformeze întocmai prescripțiilor documentației de atribuire, orice eventuală critică cu privire la conținutul documentației de atribuire fiind tardivă în momentul de față.

***Stabilind că evaluarea ofertei (...) nu este una legală.** Consiliul va admite critica contestatorului și va infirma decizia de atribuire a contractului în favoarea ofertantului menționat, pentru fiecare dintre cele 4 loturi aflate în discuție, autoritatea contractantă urmând să reevalueze oferta menționată”*

- (65) **Decizia CNSC nr. 2409/C2/2477 a fost mentinută si de Curtea de Apel Bucuresti** prin Hotărâre civilă nr. 2732/2021 din 13 decembrie 2021, prin care a statuat în sensul neîndeplinirii cerinței de către ofertantul care nu a prezentat explicit nomenclatorul de defecte prin oferta depusă:

„În mod corect a apreciat Consiliul că autoritatea contractată a nesocotit în procesul de evaluare a ofertei (...) și principiul tratamentului egal, care presupune stabilirea și aplicarea, oricând pe parcursul procedurii de atribuire, de reguli, cerințe, criterii identice pentru toți operatorii economici astfel încât aceștia să beneficieze de șanse egale de a deveni contractanți, or (...) a devenit câștigător al procedurii în ciuda faptului că nu a făcut dovada îndeplinirii tuturor cerințelor caietului de sarcini”.

A1.3 Oferta Astra nu îndeplinește cerința de la pct. 6.2 din caietul de sarcini – (nu a prezentat lista tuturor materialelor periculoase din producția tramvaiului)

- (66) În cadrul ofertei, Astra nu a îndeplinit cerința expresă a documentației de atribuire de a prezenta „fișa echipamentului de proiecție care trebuie să fie de serie”.
- (67) Astfel, în Cap.8.2 Condiții speciale se menționează:
“Tramvaiele trebuie să fie dotate cu protecție la suprasarcină accidentală, supracurenți și supratensiuni și protecția respectivă să nu deterioreze echipamentele învecinate, atunci când acestea intră în acțiune. Protecția trebuie să aibă o capacitate de rupere de peste 20 kA, trebuie să fie nepolarizată, cu timp de deschidere de maxim 3,5 ms, tensiune nominală minimă de 900 V, curent nominal minim de 500 A, tensiune nominală de izolare 3.000 V, cu carcasă izolată față de masă. Se va prezenta fișa echipamentului de protecție care, trebuie să fie de serie;”
- (68) În propunerea tehnică, la poziția 193, Astra nu a respectat cerința privind prezentarea fișei echipamentului de protecție, prin care se solicita demonstrarea faptului că acesta este un produs de serie. Ofertantul s-a limitat la o enumerare succintă a unui număr redus de caracteristici tehnice, fără a indica tipul sau modelul echipamentului, codul de produs, producătorul ori fără a face trimitere, la o fișă tehnică standard din anexa tehnică.
- (69) Deși prezentarea unei fișe tehnice detaliate a echipamentului de protecție (inclusiv tip/model/producător) era obligatorie pentru demonstrarea îndeplinirii tuturor cerințelor prevăzute la cap. 8.2 din caietul de sarcini, Astra nu a furnizat în cadrul ofertei sale o astfel de fișă tehnică corespunzătoare
- (70) În aceste condiții, autoritatea contractantă nu a avut posibilitatea de a verifica trasabilitatea echipamentului și caracterul său de produs de serie, respectiv dacă acesta este ușor accesibil

pe piața liberă, astfel cum impunea în mod expres caietul de sarcini („Toate componentele trebuie să fie de serie, să se poată achiziționa de pe piața liberă și să respecte prevederile OG nr. 20/2010”). În absența unor elemente de identificare precum producătorul, tipul/modelul sau o fișă tehnică oficială, cerința nu poate fi considerată îndeplinită în mod corespunzător.

- (71) Autoritatea contractantă a reținut în mod nejustificat, fără o clarificare preliminară, îndeplinirea cerinței de către oferta Astra, deși documentele prezentate nu permit identificarea echipamentului concret ofertat și nu probează caracterul său de produs de serie. Cerința din caietul de sarcini nu viza doar atingerea unor parametri electrici, ci și prezentarea fișei echipamentului de protecție, acesta trebuind să fie un produs de serie.
- (72) Or, această deficiență privind neprezentarea unor fișe tehnice detaliate, conforme cerințelor caietului de sarcini, se identifică în oferta Astra și în cazul altor sisteme și instalații care echipează tramvaiul ofertat. Astfel, deși la pct. 10 – „Specificații tehnice anexate la ofertă” din caietul de sarcini a fost prevăzută în mod expres obligația prezentării unor specificații tehnice detaliate pentru principalele instalații, sisteme și subsisteme, din ofertă lipsesc documentațiile corespunzătoare pentru:
- (i) instalația de nisipare
 - (ii) maneta controller
 - (iii) instalația de măsurare a vitezei
 - (iv) echipamente ITS
- (73) Cu toate acestea, în mod nejustificat, autoritatea contractantă a consemnat îndeplinirea tuturor cerințelor.

A2. Astra și-a modificat în mod nepermis oferta prin răspunsurile la clarificările solicitate de autoritatea contractantă

- (74) În etapa de evaluare tehnică a ofertelor, autoritatea contractantă a transmis prin adresa PMP nr. 3214/17.02.2026 o serie de clarificări din care rezultă fără echivoc faptul că anumite caracteristici ale tramvaiului ofertat nu îndeplineau cerințele tehnice minimale ale caietului de sarcini, precum și omisiunea clară de a prezenta informații și documente tehnice esențiale, pe care Astra le-a prezentat exclusiv pe calea răspunsului la clarificări.
- (75) Astra și-a modificat caracteristicile neconforme ofertate prin răspunsul la întrebările 4, 17 și 18, iar prin răspunsurile la întrebările 6, 9, 11, 13, 14 și-a completat în mod nelegal oferta cu documente tehnice omise a fi incluse în oferta depusă, deși erau solicitate expres prin caietul de sarcini. Toate aceste iregularități au fost subsumate drept vicii de formă printr-o încadrare incorectă și artificială a autorității contractante.

A2.1 Oferta Astra nu a îndeplinit cerința pct. 7.1.7 din caietul de sarcini cu privire la tipul de scaun pentru vatman (Răspunsul la clarificarea nr. 4)

- (76) La punctul 7.1.5. - Postul de conducere din Caietul de sarcini, Autoritatea Contractantă a impus ofertanților ca vehiculul pe care aceștia îl vor oferta să fie echipat la postul de conducere cu scaun ergonomic, reglabil pe 3 trei direcții, cu **suspensie pneumatică**, cu

amortizor de șocuri și suport lombar, cerință având caracter tehnic obligatoriu pentru care nu se accepta o soluție alternativă.

- (77) Prin propunerea tehnică depusă, Astra a oferit un tramvai echipat cu un scaun cu suspensie hidraulică, reprezentând o alternativă tehnică evident diferită față de cea impusă prin caietul de sarcini. Această soluție este fundamental distinctă față de suspensia pneumatică solicitată, atât prin principiul de funcționare, cât și prin nivelul de confort oferit și caracteristicile tehnice. Cele două soluții nu sunt echivalente nici din punct de vedere economic, scaunele cu suspensie pneumatică implicând, în mod uzual, costuri de achiziție mult superioare celor cu suspensie hidraulică, ca urmare a complexității constructive și a performanțelor oferite pentru condiții de conducere prelungite.
- (78) Așa cum reiese din raportul experților cooptați nr. 208/26.02.2026, Autoritatea contractantă a identificat neconformitatea ofertării de către Astra a unei soluții inferioare și în virtutea obligațiilor impuse de art. 127 alin 1 lit g) din HG 395/2016 a solicitat să se clarifice modalitatea de îndeplinire a cerinței, la care Astra a ales să răspundă pur declarativ *“Confirmăm că scaunul vatmanului va avea o suspensie pneumatică.”*, fără alte precizări sau documente justificative.
- (79) În acest context nu avem doar o precizare suplimentară, ci o veritabilă modificare a ofertei inițiale. O ofertă care, la momentul depunerii, indică o soluție tehnică diferită, inferioară, care nu îndeplinește cerința impusă nu poate fi ulterior „salvată” prin simpla confirmare a conformității, fără a se încălca dispozițiile legale și egalitatea de tratament.
- (80) Potrivit dispozițiilor naționale și a jurisprudenței constante a Curții de Justiție a Uniunii Europene, autoritatea contractantă poate solicita clarificări sau completări ale documentelor depuse, însă numai în măsura în care acestea nu conduc, în realitate, la depunerea unei noi oferte sau la modificarea substanțială a celei inițiale (*Cauza C-131/16 ECLI:EU:C:2017:358, C-599/10, EU:C:2012:191*).
- (81) Or, în speță, răspunsul ofertantului nu reprezintă o explicație a ofertei inițiale, nu clarifică o ambiguitate a informațiilor, ci **contrazice în mod direct conținutul propunerii tehnice inițiale**, înlocuind o soluție tehnică neconformă (suspensie hidraulică) cu una conformă (suspensie pneumatică), fără ca această din urmă caracteristică să fi fost dovedită prin documentele depuse inițial.
- (82) Acceptarea unei asemenea modificări conduce la încălcarea principiilor transparenței și tratamentului egal, întrucât permite ofertantului să își **corecteze oferta după termenul-limită de depunere**, transformand-o dintr-o ofertă neconformă într-una conformă, obținând un avantaj nepermis față de ceilalți participanți.
- (83) În consecință, neconformitatea identificată de comisia de evaluare este una **substanțială și neremediabilă**, care nu putea fi acoperită prin clarificări, iar oferta trebuia respinsă ca neconformă în contradicție cu concluzia autorității contractante care a subsumat neconformitatea unui viciu de formă și a consemnat în raportul de specialitate nr. 208/26.02.2026:

*“analizând răspunsul primit, se constată că acesta este concludent, motivat de faptul că ofertantul a transmis explicații privind informațiile din propunerea tehnică, prezentând că scaunul vatmanului va avea o suspensie pneumatică. **Prin răspunsul primit nu modifică oferta tehnică depusă. Răspunsul este concludent. Cerința este îndeplinită**”.*

- (84) Riscul întocmirii ofertei revine exclusiv ofertantului, care are obligația de a demonstra, încă de la momentul depunerii, conformitatea deplină cu cerințele minimale ale documentației de atribuire.
- (85) În contextul în care ofertarea de soluții tehnice, performanțe și funcționalități diferite de cele prevăzute în Caietul de Sarcini atrage respingerea ofertei, nicio altă măsură nu putea fi adoptată de către Autoritatea contractantă tocmai pentru că s-ar ajunge la eludarea caracterului definitiv și obligatoriu al documentației de atribuire, astfel cum aceasta a fost clarificată.
- (86) Jurisprudența curentă confirmă că nedepunerea odată cu oferta a înscrisurilor cerute expres de caietul de sarcini atrage neconformitatea, neputând fi remediată ulterior, prin clarificări. Curtea de Apel Constanța a reținut că:
„Nedepunerea înscrisurilor doveditoare odată cu oferta se sancționează cu declararea ofertei ca neconformă, potrivit art. 137 alin. 3 lit. a) din HG 395/2016, deoarece nu corespunde cerințelor caietului de sarcini.” (Decizia nr. 1264/2019, Curtea de Apel Timișoara, 21.10.2019).
- (87) În același sens, Curtea de Apel Constanța a subliniat caracterul imperativ al art. 215 alin. (5) din Legea nr. 98/2016 și al art. 137 alin. (3) HG 395/2016, statuând că:
„Oferta este considerată neconformă dacă nu respectă cerințele prezentate în documentele achiziției.” (Sentința nr. 115/2020, Curtea de Apel Constanța, 14.09.2020).
- (88) Raportat la aceste repere, faptul că Astra nu a prezentat odată cu oferta, de exemplu, lista tuturor materialelor periculoase, nomenclatorul de defecte, fișa echipamentului de protecție de serie, specificații tehnice detaliate pentru transmisie, CAS sau SIGDE, se încadrează exact în ipoteza sancționată de instanțe – lipsa documentelor cerute de caietul de sarcini, ceea ce impune respingerea ofertei ca neconforme.
- (89) Jurisprudența CJUE statuează constant că:
- *“Principiul egalității de tratament și obligația de transparență se opun oricărei negocieri între autoritatea contractantă și un ofertant în cadrul unei proceduri de atribuire a unor contracte de achiziții publice, ceea ce implică faptul că, în principiu, o ofertă nu poate fi modificată după depunerea sa nici la inițiativa autorității contractante, nici la cea a ofertantului. În consecință, autoritatea contractantă nu poate solicita lămuriri unui ofertant a cărui ofertă apreciază că este imprecisă sau neconformă cu specificațiile tehnice din caietul de sarcini (a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 martie 2012, SAG ELV Slovensko și alții, C-599/10, punctele 36 și 37)”*
 - *„Astfel, conform unei jurisprudențe constante a Curții, (...), unei autorități contractante îi revine sarcina de a respecta cu strictete criteriile pe care ea însăși le a stabilit (...). Or, astfel cum s-a amintit la punctul 39 din prezenta hotărâre, autoritatea contractantă are obligația de a respecta cu strictete criteriile pe care ea însăși le a stabilit. Această considerație este cu atât mai importantă cu cât miza este excluderea din procedură.” (Hotărârea CJUE din 02.06.2016 pronunțată în cauza C-27/15 Pippo Pizzo, punctele 39 și 42).*
- (90) În aceste condiții, Autoritatea Contractantă a acceptat, în fapt, derogarea de la propriile sancțiuni pe care le-a stabilit pentru neconformitatea unei ofertei și a permis îmbunătățirea

conținutului propunerii tehnice, după termenul-limită de depunere a ofertelor, fără o justificare concludentă și cu încălcarea principiilor tratamentului egal și transparenței, precum și a jurisprudenței constante a Curții de Justiție a Uniunii Europene (C-336/12 Manova par. 36–40).

A2.2 Oferta Astra nu a îndeplinit cerința de la pct. 7.10 din caietul de sarcini privind prezentarea arhitecturii sistemului informatic (Răspunsul la clarificarea nr. 9)

- (91) Caietul de sarcini a impus la pct. 9.6 și pct. 7.10 prezentarea **arhitecturii complete a sistemului informatic**, inclusiv la nivelul tramvaiului, locațiilor fixe de la nivelul depoului, sistem comunicații în timp real, funcționalități software.

“Ofertantul va prezenta arhitectura întregului sistem informatic instalat pe tramvaie, cât și arhitectura la nivelul locațiilor fixe și descrierea funcționalităților software pentru echipamentele instalate în tramvaie cât și a software-lui de prelucrare statistică.”

- (92) În propunerea tehnică, Astra nu a prezentat aceste informații, limitându-se la o simplă prezentare a dispunerii echipamentelor PIS (Passenger Information System = Sistem de Informare a Călătorilor), generând solicitarea de clarificări cu nr. 11 din adresa PMP 3214 din 17.02.2026, cu următorul conținut:

“Având în vedere că în cadrul propunerii tehnice, s-a prezentat ANEXA TEHNICA 26-PIS (ANEXA TEHNICA 25-PIS nu a fost identificată) în care s-a identificat dispunerea echipamentelor de informare a pasagerilor pe tramvai, fără a se identifica și modalitatea de îndeplinire a cerinței privind prezentarea arhitecturii întregului sistem informatic instalat pe tramvaie, arhitectura la nivelul locațiilor fixe (Depoul de Tramvaie etc.), respectiv arhitectura sistemului de comunicatii date/informatii în timp real, se solicită să se clarifice modalitatea de îndeplinire a cerinței.”

- (93) Așa cum rezultă din răspunsul ofertantului Astra consemnat în raportul experților coopțați și procesul verbal de evaluare a conformității propunerii tehnice, documentele privind arhitectura sistemului au fost transmise **exclusiv în etapa de clarificări**:

„Ofertantul a răspuns în termen cu semnătură electronică extinsă în data de 20.02.2026, în cadrul fișierului încărcat în SEAP, cu denumirea [CN1084163/00084] Raspuns Astra la Solicitare clarificari PMP 3214 din 17.02.2026.pdf.p7s, cu adresa de înaintare nr. 2005/20.02.2026 și anexele la aceasta, în care s-a precizat:

Prezentarea arhitecturii întregului sistem informatic instalat pe tramvaie, arhitectura la nivelul locațiilor fixe (Depoul de Tramvaic etc.), respectiv arhitectura sistemului de comunicații date/informații în timp real se regăsește în plansele anexate, astfel:

- Arhitectura sistemului informatic instalat pe tramvai
- Arhitectura sistemului informatic instalat pe tramvai și la nivelul locațiilor fixe
- Schema întregului sistem informatic de pe tramvai”

- (94) Prin acest răspuns ofertantul Astra confirmă expres că nu a depus prin ofertă documentele solicitate în mod obligatoriu de caietul de sarcini la pct. 9.6 și pct. 7.10, iar acceptarea răspunsului drept concludent reprezintă o acceptare de **completare nepermisă a ofertei**, nu un viciu de formă, întrucât aceste informații esențiale lipsește integral din oferta inițială.

Concluzii:

Analizând răspunsul primit, Comisia de evaluare constată că acesta este concludent, motivat de faptul că, ofertantul a transmis explicații și documente justificative privind informațiile din propunerea tehnică, prezentând arhitectura întregului sistem informatic instalat pe tramvaie, arhitectura la nivelul locațiilor fixe (Depoul de Tramvaie etc.), respectiv arhitectura sistemului de comunicații date/informații în timp real, fiind în concordanță cu cerințele caietului de sarcini și cu prevederile propunerii tehnice prezentate unde, la cerința nr. 319, s-a menționat că aplicațiile software vor prezenta un grad de 100% integrare cu aplicațiile existente pe flota operatorului public, cu costuri zero de integrare din partea beneficiarului, cu informațiile din ANEXA TEHNICA 26-PIS, și inclusiv cu Anexa 5. Declarație privind specificațiile tehnice particulare sisteme ITS unde au fost prezentate caracteristicile acestuia și s-a precizat că *"Echipamentul va fi compatibil cu aplicația software deja existentă la beneficiar"*.

Având în vedere răspunsul ofertantului, comisia de evaluare consideră că prin răspunsul primit ofertantul nu modifică oferta tehnică depusă, acesta reprezentând o completare cu rol de confirmare a modalității de îndeplinire a cerinței privind arhitectura întregului sistem informatic instalat pe tramvaie, arhitectura la nivelul locațiilor fixe (Depoul de Tramvaie etc.), arhitectura sistemului de comunicații date/informații în timp real, care se încadrează în categoria viciilor de formă, clarificarea și confirmarea îndeplinirii cerinței nefiind susceptibilă de a produce un avantaj incorect în raport cu ceilalți participanți la procedură, respectându-se principiile proporționalității și tratamentului egal, fiind incidente prevederile:

- art. 134 alin. (7) din HG nr. 395/2016, care impun - (7) Prin excepție de la dispozițiile alin. (6),

Page 26 of 61

- (95) Calificarea neprezentării detaliilor esențiale privind arhitectura sistemului informatic instalat pe tramvai drept un viciu de formă remediabil în temeiul art. 135 alin. (3) din H.G. nr. 395/2016, este din nefericire rezultatul unei interpretări eronate a acestor dispoziții. Textul legal invocat permite corectarea sau completarea unor elemente formale ale ofertei, fără a conduce la modificarea substanței acesteia.
- (96) Completarea ulterioară a unor informații care probează însăși conformitatea tehnică a produselor oferite depășește sfera unui simplu viciu de formă, fiind necesară distincția între documentele care au rol pur formal și cele care atestă îndeplinirea cerințelor tehnice.
- (97) În măsura în care documentația de atribuire condiționează conformitatea ofertei de respectarea cerințelor caietului de sarcini minimale și obligatorii, respectiv de prezentarea unor înscrisuri specifice, lipsa acestora nu poate fi suplinită ulterior fără a aduce atingere principiilor transparenței și tratamentului egal, consacrate de art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 octombrie 2013, Manova, C-336/12, EU:C:2013:647, punctul 40).
- (98) În aceste condiții, orice eventuală solicitare de clarificări ulterioare nu poate avea ca efect acceptarea completării, cu informații esențiale, a unei oferte inițial incomplete, fără a aduce atingere principiilor care guvernează achizițiile publice, Curtea statuând în mod constant asupra limitelor libertății de apreciere a autorității contractante.

„În sfârșit, în general, în cadrul exercitării puterii de apreciere de care dispune în ceea ce privește posibilitatea de a solicita candidaților să își clarifice oferta, autoritatea contractantă trebuie să trateze candidații în mod egal și loial, astfel încât să nu se poată considera, la finalizarea procedurii de selecție a ofertelor și în raport cu rezultatul acesteia, că solicitarea de clarificare a favorizat sau a defavorizat

nejustificat candidatul sau candidații cărora le-a fost adresată (Cauza C 336/12-Manova, punctul 37, Hotărârea SAG ELV Slovensko și alții, punctul 41).”

- (99) Or, în lipsa acestor documente esențiale și obligatorii, cerute expres prin Caietul de sarcini la momentul depunerii ofertei și prezentate exclusiv pe calea răspunsului la clarificări, oferta Astra se impunea a fi respinsă ca inacceptabilă și neconformă.

A2.3 Oferta Astra nu a îndeplinit cerința privind prezentarea caracteristicilor transmisiei de acționare de la pct. 8.4.1 din caietul de sarcini (Răspunsul la clarificarea nr. 11)

- (100) Caietul de sarcini a impus în cap. 8.4.1 - Motoarele electrice de tracțiune prezentarea expresă a parametrilor tehnici esențiali ai transmisiei de acționare, inclusiv producatorul, tipul, raportul de transmitere, momentul maxim, masa și intervalele de mentenanță.

“Ofertantul va preciza felul și tipul transmisiei, raportul de transmitere, momentul de rotație de intrare maxim admisibil (Nm), greutatea (kg), intervalul de funcționare între două revizii (km) și producătorul.”

- (101) În oferta depusă, Astra a omis prezentarea informațiilor expres solicitate, acestea fiind furnizate exclusiv în cadrul clarificărilor așa cum reiese din PV AP255 din 11.03.2026 și raportul experților cooptați, lipsa informațiilor generând solicitarea de clarificări cu nr. 11 din adresa PMP 3214 din 17.02.2026.

“Având în vedere că în cadrul propunerii tehnice, s-a prezentat ANEXA TEHNICA 20-PREZENTAREA BOGHIULUI în care nu s-a identificat modalitatea de îndeplinire a cerințelor caietului de sarcini privind tipul transmisiei și raportul de transmitere, momentul maxim admisibil la intrare (Nm), greutatea (kg), intervalul între revizii (km), se solicită să se clarifice”

- (102) Prin răspunsul la clarificări, Astra a furnizat informațiile solicitate prin caietul de sarcini, completându-și în mod nepermis oferta cu informațiile tehnice omise inițial.

- (103) Parametrii tehnici ai transmisiei de acționare – tipul, raportul de transmitere, momentul maxim, masa și intervalele de mentenanță – nu reprezintă informații secundare, ci elemente esențiale pentru demonstrarea utilizării unui produs de serie, evaluarea performanței, fiabilității și costurilor de exploatare, determinând comportamentul dinamic și compatibilitatea cu sistemul de tracțiune.

- (104) În lipsa acestor informații în oferta inițială, nu se putea realiza o evaluare reală a conformității propunerii tehnice, iar completarea lor ulterioară în cadrul clarificărilor nu poate fi calificată drept o simplă precizare, ci reprezintă o completare inadmisibilă a ofertei, neputând fi subsumate în mod artificial unui viciu de formă

- (105) Calificarea și acestei lipse drept un viciu de formă remediabil în temeiul art. 135 alin. (3) din H.G. nr. 395/2016, este rezultatul unei interpretări eronate a acestor dispoziții. Textul legal invocat permite corectarea sau completarea unor elemente formale ale ofertei, fără a conduce la modificarea substanței acesteia. Or, completarea ulterioară a unor informații cărora le sunt incidente dispozițiile art. 134 alin (9) lit. e), respectiv care probează însăși conformitatea tehnică a produselor ofertate depășește sfera unui simplu viciu de formă.

- (106) În mod concret și corect, trebuie făcută distincția între documentele care au rol pur formal și cele care atestă îndeplinirea cerințelor tehnice.

A2.4 Oferta Astra nu a îndeplinit cerința privind prezentarea funcționalităților software de la pct. 9.6 din caietul de sarcini (Răspunsul la clarificarea nr. 13)

- (107) Caietul de sarcini a impus la pct. 9.6 Sistemul informatic de gestiune (SIGDE) prin CAN prezentarea descrierii funcționalităților software pentru echipamentele instalate în tramvaie cât și a software-ului de prelucrare statistică.

“Ofertantul va prezenta arhitectura întregului sistem informatic instalat pe tramvaie, cât și arhitectura la nivelul locațiilor fixe și descrierea funcționalităților software pentru echipamentele instalate în tramvaie cât și a software-ului de prelucrare statistică.

Ofertantul va include în prețul ofertei toate echipamentele care vor fi instalate la nivelul locațiilor fixe pentru transferul de date.”

- (108) În propunerea tehnică, Astra a indicat pentru aceste informații Anexa tehnica 26-PIS, în care autoritatea contractantă nu a identificat modalitatea de îndeplinire a cerințelor, generând solicitarea de clarificări cu nr. 13 din adresa PMP 3214 din 17.02.2026.

- (109) Așa cum rezultă din răspunsul ofertantului Astra consemnat în raportul experților coopțați și procesul verbal de evaluare a conformității propunerii tehnice, documentele privind îndeplinirea cerințelor au fost transmise **exclusiv în etapa de clarificări:**

“Cerința privind acoperirea arhitecturii la nivelul locațiilor fixe și descrierea funcționalităților software. inclusiv a software-ului de prelucrare statistică sunt prezentate în documentele anexate:

- *Arhitectura sistemului informatic instalat pe tramvai*
- *Arhitectura sistemului informatic instalat pe tramvai și la nivelul locațiilor fixe*
- *Schema întregului sistem informatic de pe tramvai*
- *Sistemul de date statistice*
- *Black box (descrierea aplicației / software)*
- *Manual de utilizare a aplicării TMWEB*
- *THOREB Alert - descrierea aplicației web*”

- (110) Prin acest răspuns, ofertantul Astra confirmă în mod expres că nu a depus prin ofertă documentele solicitate de caietul de sarcini la pct. 9.6 privind descrierea funcționalităților software și recunoaște implicit obligația de prezentare a informațiilor omise din oferta inițială. Totodată, rezultă că o parte dintre documentele ulterior transmise pe calea răspunsului (de exemplu, „black box”) sunt în mod direct aferente cerințelor privind modulele prevăzute la pct. 9.7 – Computer Gestiune Management Trafic (CGMT - modul de înregistrare de evenimente <cutie neagră>), iar nu doar cerinței distincte de la pct. 9.6.

- (111) În aceste condiții, acceptarea unui asemenea răspuns ca fiind concludent echivalează cu o **acceptare tacită a completării ofertei** de către autoritatea contractantă, iar nu cu remedierea unui simplu viciu de formă, întrucât informațiile solicitate constituie elemente esențiale ale propunerii tehnice și lipsesc în mod integral din oferta inițială.

- (112) O asemenea conduită, nejustificat de permisivă, contravine principiilor transparenței și tratamentului egal, întrucât a validat ca fiind conformă o ofertă care a fost completată ulterior termenului de depunere, cu informațiile esențiale omise inițial pentru îndeplinirea cerințelor obligatorii ale caietului de sarcini.

A2.5 Oferta Astra nu a îndeplinit cerința de la pct. 7.3.5 privind sistemul CAS (anticoliziune)
(Răspunsul la clarificarea nr. 6)

- (113) Caietul de sarcini a impus la pct. 7.3.5 Sistemul de Prevenire a Coliziunilor (CAS) funcționalități detaliate ale sistemului CAS, inclusiv filtrarea alarmelor false, autodiagnosticarea, integrarea cu sistemele tramvaiului și calculul parametrilor de risc, afisarea informațiilor privind distanța etc.
- (114) De asemenea, cf. cerinței de la pct. 10 - Specificații tehnice anexate la ofertă, autoritatea contractantă a solicitat specificații tehnice detaliate pentru toate echipamentele principale imbarcate pe tramvai. (*“Pentru principalele instalații, sisteme și subsisteme, ofertantul va prezenta specificații tehnice detaliate (în limba română), răspunzând tuturor cerințelor din prezentul Caiet de Sarcini”).*
- (115) Având în vedere că în propunerea tehnică depusă de Astra, comisia de evaluare a identificat doar o prezentare generică a sistemului CAS, fără identificarea unui produs/producător și funcționalitățile importante solicitate a fi îndeplinite, comisia de evaluare a transmis clarificarea nr. 6 din adresa PMP nr. 3214/17.02.2026 solicitând clarificarea îndeplinirii cerințelor obligatorii (pentru 5 cerințe din 8).

“În caietul de sarcini s-a solicitat:

Sistemul trebuie să ofere minimum următoarele funcționalități:

- *Detecție și Clasificare a Obiectelor: Capacitatea de a detecta și clasifica diferite tipuri de obiecte (vehicule, pietoni, biciclete, obstacole generale) și de a distinge între ele pentru a prioritiza riscurile.*
- *Monitorizarea Distanței și Vitezei Relative: Calcularea continuă a distanței față de obstacole și a vitezei relative pentru a estima timpul până la un impact potențial (Time-To-Collision - TTC).*
- *Avertizare Multisenzorială pentru Vatman: Furnizarea de avertizări clare și neechivoce către vatman, cu diferite niveluri de urgență:*
 - *Avertizare vizuală: Pe afisajul din cabină, indicând locația și tipul obstacolului, distanța și nivelul de risc.*
 - *Avertizare sonoră: Tomuri distincte și progresive în funcție de nivelul de risc (ex. avertizare pre-coliziune, avertizare de coliziune iminentă).*
- *Funcționare pe Orice Condiții Meteo și de Vizibilitate: Sistemul trebuie să funcționeze fiabil în condiții de ploaie, ceață, zăpadă, lumină puternică a soarelui, întuneric și paza unor condiții de vizibilitate limitată.*
- *Filtrarea Alarmelor False: Capacitatea sistemului de a diferenția între obstacole reale și elemente irelevante din mediul urban (ex. graffiti pe perete, vegetație, șine paralele), pentru a minimiza alarmele false care ar putea duce la desensibilizarea vatmanului.*
- *Autodiagnosticare și Semnalizare Defecțiuni: Sistemul trebuie să monitorizeze permanent propria funcționare și să alerteze vatmanul în cazul unei defecțiuni sau a unei performanțe reduse.*

- *Interfață Intuitivă cu Utilizatorul (HMI): Afișajul din cabină trebuie să fie clar, concis și ușor de interpretat de către vatman, fără a distra atenția de la conducere.*
- *Integrare cu Sistemul de Control al Tramvaiului: Sistemul CAS/DAS trebuie să fie complet integrat cu sistemul de control al tramvaiului (CAN sau RS485), permițând schimbul de date esențiale (viteză, status frâne, status uși etc.).*

[...]

Având în vedere că în cadrul propunerii tehnice, s-au identificat anumite funcționalități ale sistemului de Prevenire a Coliziunilor (CAS), însă fără a se identifica modalitatea de îndeplinire și a cerințelor din caietul de sarcini privind următoarele:

- (i) *filtrarea alarmelor false;*
- (ii) *funcția de autodiagnosticare și semnalizare a defecțiunilor;*
- (iii) *HMI – afișarea tipului / locației obstacolului, **distanței** și nivelului de risc;*
- (iv) *integrarea cu magistralele CAN/RS485;*
- (v) *calculul TTC și monitorizarea distanței și vitezei relative.*

Față de cele menționate se solicită să se clarifice modalitatea de îndeplinire a cerințelor”

- (116) Raspunsul Astra deși nu adresează integral solicitările autorității contractante pentru îndeplinirea cerințelor minime obligatorii, mai mult condiționează îndeplinirea lor, respectiv la cerința din caietul de sarcini privind afișarea distanței și a tipului/locației obstacolului (Avertizare vizuală: Pe afișajul din cabină, indicând locația și tipul obstacolului, distanța și nivelul de risc → (iii) HMI – afișarea tipului / locației obstacolului, **distanței** și nivelului de risc), acesta afirmă “La stabilirea acestor nivele sistemul ia în considerare viteza obiectului și distanța la care acesta se află față de tramvai, dar se consideră că oferirea valorilor acestora vatmanului nu este necesară și chiar mai mult conduce la distragerea atenției acestuia de la conducere, astfel încât avertizările optice și acustice pentru nivelele 1 și 2 sunt suficiente pentru ca acesta să poată reacționa prin reducerea vitezei dacă este cazul, mergând până la aplicarea frânării automate în cazul nivelului 3.” Astfel, refuzul explicit de a afișa distanța obstacolului pe HMI – contravine direct cerinței din caietul de sarcini, orice modificarea a cerințelor în această etapă nefiind permisă.

- (117) De asemenea, răspunsul ofertantului se păstrează în zona generică și pentru alte cerințe solicitate a fi clarificate, astfel:

- nu a explicat concret cerința de filtrare a alarmelor false (diferențiere între obstacole reale și elemente irelevante din mediul urban - ex. graffiti pe perete, vegetație, șine paralele), pentru a minimiza alarmele false care ar putea duce la desensibilizarea vatmanului), limitându-se la o afirmație generică privind faptul că sistemul este proiectat încât să filtreze alarmele false ceea ce conduce la minimizarea acestora, dar este condiționat de calibrarea la punerea în funcțiune astfel încât numărul alarmelor false se reduce la 1-2 alarme false/schimb. În concluzie, cerința este îndeplinită printr-o afirmație declarativă fără a explica principiul tehnic al filtrării, fără a furniza dovezi de bună practică (produsul/producătorul nu este nominalizat) și fără a preciza condițiile în care această rată este valabilă (viteză, mediu, tip obstacol), ceea ce face răspunsul imposibil de verificat, în lipsa unei specificații/ fișe tehnice conform cerinței de la pct. 10.

- Calculul TTC – se menționează “Sistemul propus efectuează calculul timpului până la un impact potențial TTC conform unui algoritm propriu [...] transmițând vatmanului cele 3 Nivele de avertizare 1, 2 și 3. Valorile acestor nivele precum și funcțiile exacte (afișare pe display bord, franare automata, etc.) se vor stabili cu ocazia calibrării sistemului care se va face împreună cu personalul tehnic al operatorului de transport Ploiești ”. Fără alte detalii sau valori aferente logicii pentru nivele 1,2,3 care să permită evaluarea de către autoritatea contractantă la acest moment, respectiv aceste valori se vor “defini” ulterior semnării contractului.
- Condiționarea privind calibrarea ulterioară nu face dovada certă că sistemul CAS ofertat este unul aflat deja în exploatare pe tramvaiul ofertat sau a mai fost integrat pe aceeași magistrală cu sistemul de control al tramvaiului ofertat, fapt care să fi demonstrat fezabilitatea integrării pe o magistrală similară.

(118) Din analiza celor consemnate în procesul verbal de evaluare, rezultă o altă neconformitate a cerințelor solicitate la pct. 7.3.5, respectiv:

- Prin caietul de sarcini s-a solicitat o raza minimă de detecție de 100 m (“*Specificații Tehnice Adiacente - □ Raza de Detecție: Specificarea unei raze minime de detecție de 100m pentru diferite tipuri de obiecte, în funcție de viteză maximă a tramvaiului și distanța de frânare.*”), iar Astra a prezentat în propunerea tehnică “*raze de detecție de min. 50-60 m, funcție de amplasarea senzorului video.*”

În cadrul fișierului încărcat în SEAP, cu denumirea [CN1084163/00053] Propunere_Tehnica_1.pdf/p7s – pag.45

Specificatii Tehnice Adiacente
 -raze de detecție de min. 50-60 m,funcție de amplasarea senzorului video
 -acoperire unghiulară de min 30 de grade în fata tramvaiului
 -timp de reacție: Timp maxim permis pentru detectare și avertizare/intervenție.
 -sistemul respectă standardele relevante din industria feroviară (ex. EN 50155,EN 50121-3-2, EN 45545, EN 50657/VDV-191).
 -toate evenimentele de avertizare și intervenție ale sistemului
 CAS/DAS sunt înregistrate și pot fi descărcate pentru analiză post-eveniment.

- A fost solicitat un timp de răspuns cuantificat, iar modul de completare în propunerea tehnică a constat în preluarea *cut and paste* a cerinței , respectiv “*Timp de răspuns: Timp maxim permis pentru detectare și avertizare/intervenție*”
- Prin caietul de sarcini s-a solicitat conformitate cu Standarde: Sistemul trebuie să respecte standarde relevante din industria feroviară (ex. EN 50126, EN 50128, EN 50129 pentru siguranța funcțională – SIL), prin propunerea tehnică s-a menționat „sistemul respectă standardele std. Relevante din industria feroviară (ex. EN

50155, EN 50121-3-2, EN 45545, EN 50657/VDV-191). Astfel, Astra nu face referire la standardele exemplificate de AC, fără să justifice alegerea.

- (119) Făcând abstracție de faptul, că răspunsul la clarificări nu reprezintă o simplă confirmare, ci o completare ulterioară a ofertei, în absența unui angajament concret din partea ofertantului Astra că a înțeles și asumat că sistemul CAS oferat îndeplinește integral cerințele tehnice minimale din caietul de sarcini, coroborat cu faptul că propunerea tehnică prezintă cerințe inferioare, iar răspunsul la clarificări conține afirmații generice și parțial condiționate, se confirmă atât neconcludența răspunsului, cât și neconformitatea ofertei.
- (120) Autoritatea contractantă nu poate, din punct de vedere legal, să atribuie un contract de achiziție publică fundamentându-se pe o simplă promisiune viitoare a operatorului economic că va elabora și va respecta cerințele tehnice ulterior semnării contractului. Acceptarea unei astfel de justificări reprezintă, în esență, o permisiune nelegală de modificare și completare a ofertei după expirarea termenului-limită de depunere.
- (121) O asemenea practică a fost sancționată în mod constant și sever prin jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene (CJUE). În acest sens, amintim statuările de principiu din Cauza C-336/12 (Manova), potrivit cărora principiul egalității de tratament se opune oricărei negocieri între autoritatea contractantă și un ofertant, ceea ce înseamnă că o ofertă nu poate fi modificată sau completată, sub nicio formă, după depunerea ei, pentru a complini lipsa unui document sau a unei demonstrații tehnice impuse inițial sub sancțiunea respingerii.
- (122) În aceste condiții, autoritatea contractantă nu putea să constate concludența răspunsului la solicitarea de clarificări nr. 6 și nici îndeplinirea cerinței.

A2.6 Oferta Astra nu a îndeplinit cerința privind asumarea perioadei solicitate pentru remedierea viciilor ascunse (Răspunsul la clarificarea nr. 18)

- (123) Prin caietul de sarcini, la cap. 19 Defecțiuni sistematice și vicii ascunse s-a solicitat ofertanților să își asume răspunderea pentru remedierea, pe întreaga durată de viață a tramvaielor, a oricăror vicii ascunse de material, concepție sau execuție, atât la nivelul ansamblului, cât și al tuturor agregatelor, sistemelor și echipamentelor componente.
- (124) De asemenea s-a solicitat ca „Ofertantul va prezenta o descriere detaliată a modului de realizare a activităților de remediere pentru viciile ascunse cât și pentru alte defectele de material sau de proiectare în perioada de garanție și post-garanție.”
- (125) Conform celor consemnate în raportul experților coopțați, prin propunerea tehnică Astra a asumat că va fi responsabilă pe întreaga durată a garanției tramvaielor de remedierea viciilor ascunse de material, concepție sau execuție pentru tramvaie ca ansamblu cât și pentru toate agregatele, sistemele și echipamentele sale – perioada fiind inferioară cerinței din caietul de sarcini, a generat generând solicitarea de clarificări cu nr. 18 din adresa PMP 3214 din 17.02.2026:

“Având în vedere că în cadrul propunerii tehnice, s-a menționat responsabilitatea furnizorului pe întreaga durată a garanției tramvaielor de remedierea viciilor ascunse de material, concepție sau execuție pentru tramvaie ca ansamblu cât și pentru toate agregatele, sistemele și echipamentele sale, fiind în neconcordanță cu cerința

caietului de sarcini, unde s-a solicitat responsabilitatea furnizorului pe întreaga durată de viață a tramavielor de remedierea viciilor ascunse de material, concepție sau execuție pentru tramvaie ca ansamblu cât și pentru toate agregatele, sistemele și echipamentele sale, se solicita să se clarifice modalitatea de îndeplinire a cerinței”

- (126) Răspunsul ofertantului s-a limitat la simpla confirmare a cerinței din caietul de sarcini, respectiv *“Confirmăm că Astra este responsabilă pe întreaga durată de viață a tramavielor de remedierea viciilor ascunse de material, concepție sau execuție pentru tramvaie ca ansamblu, cât și pentru toate agregatele, sistemele și echipamentele sale.”*, modificând cele prezentate în propunerea tehnică pentru conformitatea cu cerința din caietul de sarcini.
- (127) Acceptarea modificării fără o justificare concludentă din partea ofertantului, nu poate fi subsumată automat unui viciu de formă, fără a se solicita ofertantului corecția expresă, mai ales în condițiile prevăzute de art. 134 alin (9), lit e) - modificarea vizează o parte din ofertă pentru care documentația de atribuire a exclus în mod clar posibilitatea ca ofertanții să se abată de la cerințele exacte ale respectivei documentații, iar oferta inițială nu a fost în conformitate cu aceste cerințe.
- (128) De asemenea, și din alte răspunsuri la solicitările de clarificări se ridică un dubiu rezonabil asupra concludenței și implicitei a conformității informațiilor prezentate, respectiv:

(i) Clarificare nr. 2

Prin caietul de sarcini 7.1.1 s-a menționat: *“Soluțiile constructive și de asamblare a elementelor de caroserie expuse la tamponări vor fi executate din module demontabile (piese separate). Aceste module vor fi proiectate pentru a permite înlocuirea și repararea operativă și eficientă în depou, utilizând unelte standard și proceduri de intervenție simplificate. Învelișul părții din față, cel al părții din spate și acoperișul vor fi confecționate din panouri de plastic întărit cu fibră de sticlă (PAFS), tablă din aluminiu, oțel-inox sau tablă galvanizată. (...) Învelișul lateral exterior al caroseriei va fi alcătuit la partea superioară din panouri de tablă de aluminiu, tablă galvanizată sau inox, fixate prin lipire sau sudură, izolate la interior cu materiale fonoabsorbante și izotermice, iar în partea inferioară cu panouri din plastic întărit cu fibră de sticlă (PAFS), tablă de aluminiu, tablă galvanizată sau inox, concepute pentru a permite demontarea rapidă într-un interval de timp de maximum 15-30 min folosind unelte standard. (...) Soluțiile tehnice de înveliș interior, exterior și de asamblare vor oferi un grad corespunzător de accesibilitate la agregate, instalații și conducte pentru efectuarea în bune condiții a intervențiilor de service.”*

Ofertantului Astra i s-a solicitat clarificarea informațiilor omise din propunerea tehnică, respectiv *“Având în vedere că în cadrul propunerii tehnice nu s-a identificat descrierea construcției și materialele utilizate pentru partea inferioară a învelișului lateral (PAFS/tabla de aluminiu / tabla zincată / inox) și nici modul de demontare a acestor panouri, astfel cum s-a solicitat în caietul de sarcini, se solicită să se clarifice modalitatea de îndeplinire a cerinței.”*

Prin răspunsul său Astra a afirmat *“Întreg învelișul lateral al tramvaiului, atât la partea superioară (măștile din dreptul echipamentelor montate pe acoperiș) cât și la partea inferioară este alcătuit din table de aluminiu lipite pe structură. Demontarea se face folosind unelte standard (cutter, fierăstrău din sârmă de oțel) într-un interval de timp de cca. 20*

minute.”. Comisia de evaluare a considerat concludent acest răspuns și a declarat cerința îndeplinită.

Or, uneltele recomandate (cutter, fierăstrău) nu implică o demontare facilă, ci o tăiere, o procedură distructivă, contrară cerinței de demontare facilă și rapidă.

(ii) Clarificare nr. 7

Prin caietul de sarcini s-a solicitat la pct. 7.4 Sistemul de comandă al nisiparelor: “Instalația de nisipare trebuie să fie echipată cu elemente de uscare, care pornesc automat la o temperatură scăzută a mediului. Rezervoarele de nisip trebuie să aibă acces pentru încărcătură doar din exteriorul tramvaiului.”

Ofertantului Astra i s-a solicitat clarificarea informațiilor omise care dovedeau conformitatea cu cerința, respectiv: “În caietul de sarcini s-a solicitat ca instalația de nisipare trebuie să fie echipată cu elemente de uscare, care pornesc automat la o temperatură scăzută a mediului, iar în cadrul propunerii tehnice s-a precizat că instalația de nisipare este echipată cu elemente de uscare a nisipului (tip rezistență de încălzire) situate în interiorul rezervorului cu nisip, fără a se identifica și modalitatea de îndeplinire a cerinței privind pornirea automat la o temperatură scăzută a mediului, motiv pentru care se solicită să se clarifice.”

Prin răspunsul său Astra s-a limitat la simpla confirmare declarativă a îndeplinirii cerinței „Confirmăm că elementele de uscare, pornesc automat la o temperatură scăzută a mediului”, fără o clarificare concretă.

Comisia de evaluare a considerat concludent acest răspuns și a declarat cerința îndeplinită.

Conform cerinței de la pct. 10 - Specificații tehnice anexate la ofertă din caietul de sarcini s-au solicitat explicit specificatii tehnice detaliate pentru toate instalatiile principale din tramvai. Instalația de nisipare este un element critic pentru siguranța tramvaiului. Funcția de pornire automată reprezintă o caracteristică esențială din punct de vedere operațional, în special pentru exploatarea în condițiile climatice de iarnă din România, respectiv orașul Ploiești. Blocarea nisipului are consecințe asupra sistemului de frânare, cu consecința pierderii aderenței.

Omiterea prezentării specificației tehnice detaliate cu toate elementele de conformitate nu constituie o simplă neglijență de prezentare, ci o lipsă substanțială de conformitate tehnică, în condițiile în care tramvaiele oferite trebuie să funcționeze în parametri declarați în toate condițiile de mediu specifice, în condiții de siguranță.

(iii) Clarificarea nr. 14

Prin caietul de sarcini s-a solicitat pentru computerul de bord să compatibilitatea cu conexiunea serială RS232 (485), IBIS conform VDV 301 (sau echivalent).

În urma identificării parțiale în propunerea tehnică Astra a compatibilității solicitate, autoritatea contractantă a solicitat clarificarea modalității de îndeplinire, respectiv : “În caietul de sarcini s-a solicitat ca, computerul de bord să fie compatibil cu conexiunea serială RS232 (485), IBIS conform VDV 301 (sau echivalent), iar în cadrul propunerii tehnice s-a prezentat compatibilitatea cu conexiunea serială RS232 (485), fara a se identifica și modalitatea de

indeplinire a cerinței privind compatibilitatea computerului de bord cu interfața IBIS conform VDV 301 (sau echivalent), motiv pentru care se solicită să se clarifice”.

Răspunsul Astra “*Confirmăm că computerul de bord este compatibil și cu interfața IBIS conform VDV301 (sau echivalent)*”. Comisia de evaluare a constatat concludența răspunsului și îndeplinirea cerinței.

Or, acceptarea în acest stadiu de evaluare a unui “echivalent” neprecizat nu este suficient de clară, în condițiile în care ofertantul trebuia să indice explicit standardul alternativ pe care îl utilizează computerul de bord la tramvaiul oferat.

(iv) Clarificarea nr. 16

Prin caietul de sarcini, la pct. 13.1 s-a solicitat expres:

“Certificatul de Omologare Tehnică Feroviară a Tramvaiului (Agrementul Tehnic Feroviar), eliberat de Autoritatea Feroviară Română (AFER) pentru tipul de material rulant oferat, este obligatoriu și esențial pentru punerea în exploatare a tramvaiului pe rețeaua urbană din România. Acest certificat trebuie obținut și prezentat Beneficiarului cu cel puțin 30 de zile calendaristice înainte de livrarea primului tramvai. Toate costurile și demersurile necesare obținerii acestei omologări revin integral în sarcina Furnizorului și vor fi incluse în prețul total oferat al tramvaiului. Furnizorul va asigura întreaga documentație tehnică și va sprijini Autoritatea Contractantă în procesul de obținere a tuturor avizelor și autorizațiilor necesare punerii în funcțiune, conform legislației în vigoare.”

Termenul de livrare a primului tramvai oferat de Astra a fost de 6 luni.

Autoritatea contractantă nu a identificat în propunerea tehnică la poz. 357, asumarea integrală a cerinței din caietul de sarcini, astfel a solicitat clarificarea modalității de îndeplinire.

Astra a confirmat formal “*Confirmăm că Certificatul de Omologare Tehnică Feroviară a Tramvaiului eliberat de Autoritatea Feroviară Română (AFER) pentru tipul de material rulant oferat, va fi prezentat cu cel puțin 30 de zile calendaristice înainte de livrarea primului tramvai. Toate costurile și demersurile necesare obținerii acestei omologări revin integral în sarcina Astra și sunt incluse în prețul total oferat al tramvaiului. Astra va asigura întreaga documentație tehnică și va sprijini Autoritatea Contractantă în procesul de obținere a tuturor avizelor și autorizațiilor necesare punerii în funcțiune, conform legislației în vigoare.”*

Comisia a considerat răspunsul concludent și a considerat cerința îndeplinită.

(v) Clarificarea nr. 8

Prin caietul de sarcini, la pct. 7.9 - Alte caracteristici tehnice (protecția elementelor expuse agenților de mediu) s-a solicitat expres:

“ Subansamblele amplasate la exterior (partea inferioară a sașii și la exteriorul caroseriei) expuse la agenții de mediu (apă, noroi, lovituri cu corpuri dure aflate accidental pe calea de rulare etc.), prin soluțiile tehnice adoptate vor fi rezistente la aceste tipuri de agresiuni exterioare.

În zonele sensibile cum ar fi zonele boghiurilor, compartimentul bateriilor de acumulatori, traseele conductelor și instalațiilor etc. vor fi prevăzute elemente cu rol de proiectie: scuturi etc.”

Autoritatea contractantă a identificat în propunerea tehnică o soluție diferită fără a fi fost clarificată anterior depunerii ofertelor și nici justificată în cadrul propunerii tehnice, în sensul

unei soluții superioare (singurele acceptate în această etapă de evaluare), astfel a solicitat expres clarificarea modalității de îndeplinire:

“În caietul de sarcini s-a solicitat ca în zonele sensibile (boghiuri, compartiment baterii, trasee conducte/instalatii etc.), să fie prevăzute elemente cu rol de protecție (scuturi etc.), în timp ce în cadrul ofertei se precizează ca proiectarea și componentele sunt de așa natură încât nu este necesară instalarea unor scuturi de protecție, rezultând o neconcordanță între cerința caietului de sarcini (prezența elementelor de protecție/ scuturilor) și soluția propusă în propunerea tehnică (fără scuturi de protecție), fără a fi prezentat un argument tehnic sau o documentație care să demonstreze echivalența cerinței caietului de sarcini cu soluția prezentată în propunerea tehnică.

Față de cele prezentate, se solicită să se clarifice modalitatea de îndeplinire a cerinței.”

Astra a prezentat formal un răspuns care modifică tardiv cerințele caietului de sarcini prin prisma soluției sale constructive *“Prin proiectare s-au eliminat aproape complet elementele montate sub șasiu. Singurele componente montate sub șasiu sunt boghiul și unitatea de comandă a frânei. Nu există canale de cabluri montate sub șasiu.*

Boghiurile au montate, așa cum se poate observa în anexa 20, dispozitive de curățire a șinei, care îndepărtează toate obstacolele de pe șină. În lateral, boghiurile sunt protejate de scuturi confecționate din tablă de aluminiu de grosime 3mm.

Unitatea de comandă a frânei este construită special de către Hanning & Kahl, pentru vehicule cu podea complet coborâtă. Montarea unor scuturi în dreptul acesteia ar fi nu doar inutilă, dar ar și obstrucționa anumite indicatoare (ex. nivelul de lichid de frână).

Bateriile de acumulatori sunt montate pe acoperișul tramvaiului, în containere cu grad de protecție IP56..”

În mod similar, cu cerința de la clarificarea nr. 6 privind sistemul de prevenire a Coliziunilor (CAS), Astra **critică tardiv cerințele caietului de sarcini din prisma soluției sale constructive oferite în procedură.**

Comisia a considerat răspunsul este concludent, nu modifică oferta și se încadrează în categoria viciilor de formă și a considerat cerința îndeplinită.

- (129) **În concluzie, prin toate elementele prezentate la secțiunea A din prezenta contestație, se observă că aspectele identificate în evaluarea ofertei Astra confirmă faptul că aceasta s-a efectuat cu încălcarea dispozițiilor imperative ale documentației de atribuire și ale art. 209 din lege.**
- (130) Potrivit art. 209 din Legea nr. 98/2016, în cazul în care informațiile sau documentele prezentate de către operatorii economici sunt incomplete sau eronate sau în cazul în care lipsesc anumite documente, autoritatea contractantă are dreptul de a solicita într-un anumit termen ofertanților clarificări și, după caz, completări ale documentelor prezentate de aceștia în cadrul ofertelor, cu respectarea principiilor tratamentului egal și transparenței. Autoritatea contractantă nu are dreptul ca, prin completările solicitate, să determine un avantaj evident în favoarea unui ofertant.
- (131) În baza art. 134 alin. (I) și (5) din Anexa Ia HG nr. 395/20163, comisia de evaluare are obligația de a stabili care sunt clarificările și completările formale sau de confirmare, necesare

pentru evaluarea fiecărei oferte, putând solicita completări ale documentelor prezentate în cadrul ofertei, potrivit art. 209 din Lege.

- (132) Mai mult, din analiza răspunsurilor la solicitările de clarificări rezultă în mod neechivoc că **Autoritatea contractantă nu a solicitat explicit documente suplimentare ofertantului Astra**, ci exclusiv lămurirea modalității în care acesta consideră că ar fi îndeplinit, prin oferta depusă, cerințele documentației de atribuire. Prin urmare, **documentele suplimentare**, prin care propunerea tehnică a fost completată sau modificată în mod nepermis, au fost depuse exclusiv ca urmare a deciziei unilaterale a ofertantului Astra.
- (133) De altfel, în aplicarea corectă a dispozițiilor legale, Autoritatea contractantă nici nu putea solicita depunerea unor documente suplimentare, deoarece ar fi fost afectată buna respectare a principiilor tratamentului egal și transparenței, atât timp cât documentele solicitate explicit prin caietul de sarcini nu au fost depuse în propunerea tehnică.
- (134) Din documentele analizate, la care am făcut referire mai sus, reiese că, în numeroase situații, clarificările au fost utilizate de autoritate nu pentru a lămuri sau confirma informațiile deja existente în ofertă, ci pentru a completa sau chiar modifica oferta tehnică inițială (e.g. aspectele legate de scaun vatman – suspensie pneumatică înlocuind suspensia hidraulică, arhitectura sistemului informatic, parametrii transmisiei, funcționalități software, CAS, perioada de acoperire a viciilor ascunse etc.). Aceste situații exced noțiunii de „viciu de formă” astfel cum este definită la art. 135 alin. (3) HG 395/2016.
- (135) În acest sens, Curtea de Apel Timișoara a clarificat limitele art. 209 și art. 134 HG 395/2016, reținând că:

„Prevederile art. 209 din Legea 98/2016 se interpretează potrivit prevederilor art. 134 din HG 395/2016 și vizează situația în care datele sunt incomplete sau eronate, iar completările trebuie să fie formale sau de confirmare, nicidecum de fond. (...) Aceste prevederi legale nu vizează situația în care nu au fost depuse documentele menționate în caietul de sarcini (...) și nici completarea propunerii tehnice cu mențiuni inexistente în cuprinsul acestui înscris.” (Decizia nr. 1264/2019, Curtea de Apel Timișoara, 21.10.2019).

- (136) Curtea de Apel Craiova a detaliat noțiunea de „viciu de formă”, subliniind că acesta poate privi doar erori sau omisiuni susținute neechivoc de alte informații deja existente în ofertă, fără a crea un avantaj incorect:

„Viciile de formă reprezintă acele erori sau omisiuni din cadrul unui document a căror corectare/completare este susținută în mod neechivoc de sensul și de conținutul altor informații existente inițial în alte documente prezentate de ofertant sau a căror corectare/completare are rol de clarificare sau de confirmare, nefiind susceptibile de a produce un avantaj incorect în raport cu ceilalți participanți la procedura de atribuire” (Decizia nr. 2358/2021, Curtea de Apel Craiova, 24.09.2021).

- (137) Or, în cazul de față, completarea ulterioară a arhitecturii sistemului informatic, a caracteristicilor transmisiei de acționare, a funcționalităților software, precum și „corectarea” soluției de suspensie a scaunului vatmanului sau a duratei responsabilității pentru vicii ascunse, reprezintă veritabile modificări de fond ale propunerii tehnice, neacoperite de informații preexistente în ofertă și care conferă ofertantului un avantaj evident față de

subscrisa Bozankaya – operator economic astfel vătămat, încălcând în mod direct standardul jurisprudențial citat ce consacră obligațiile autorității.

- (138) Curtea de Apel Craiova a reținut expres interdicția de a crea, prin clarificări, un avantaj evident unui ofertant:

„Autoritatea contractantă nu are dreptul ca prin clarificările/completările solicitate să determine apariția unui avantaj evident în favoarea unui ofertant/candidat.”
(Decizia nr. 1269/2021, Curtea de Apel Craiova, 11.05.2021).

- (139) Acceptarea de către autoritatea contractantă a unor modificări esențiale (de exemplu trecerea de la suspensie hidraulică la pneumatică, asumarea ex post a unei perioade de responsabilitate pentru vicii ascunse pe toată durata de viață, suplinirea completă a documentației tehnice pentru sisteme critice etc.) este contrară acestei jurisprudențe și principiului tratamentului egal, în condițiile în care Bozankaya și-a structurat oferta respectând integral cerințele și depunând documentele încă de la termenul-limită, ca un operator economic de bună-credință.
- (140) Jurisprudenta constantă a Curtii de Justiție a Uniunii Europene a statuat cu titlu obligatoriu că autoritatea contractantă are obligația de a respecta cu strictețe criteriile stabilite chiar de către ea și că, în acest sens, trebuie să excludă un operator economic care nu a comunicat un înscris sau o informație a cărei prezentare era impusă prin documentația de atribuire. Relevante sunt următoarele hotărâri interpretative:

- (141) Hotărârea din 11 mai 2017, C-131/16, Archus

*„(...) a permite autorității contractante să solicite unui candidat a cărui ofertă o apreciază a fi imprecisă sau neconformă cu specificațiile tehnice din caietul de sarcini clarificări în această privință ar implica riscul de a se considera că această autoritate contractantă, în cazul în care oferta candidatului respectiv ar fi în final reținută, a negociat în mod confidențial această ofertă, în detrimentul celorlalți candidați și cu încălcarea principiului egalității de tratament (Hotărârea din 29 martie 2012, SAG ELV Slovensko și alții, C-599/10, EU:C:2012:191, punctul 37). Cu toate acestea, Curtea a avut ocazia să statueze că principiul egalității de tratament nu se opune ca o ofertă să poată fi corectată sau completată punctual, atunci când aceasta necesită în mod vădit o clarificare sau atunci când este vorba despre înlăturarea unor erori materiale evidente, însă cu condiția respectării anumitor cerințe [a se vedea în acest sens, în cadrul unor proceduri de cerere de ofertă restrânse prevăzute de Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii (JO 2004, L 134, p. 114, Ediție specială, 06/vol. 8, p. 116), Hotărârea din 29 martie 2012, SAG ELV Slovensko și alții, C-599/10, EU:C:2012:191, punctele 35-45; în ceea ce privește etapa de apreciere a ofertelor, precum și Hotărârea din 10 octombrie 2013, Manova, C-336/12, EU:C:2013:647, punctele 30-39, în ceea ce privește etapa de preselecție a ofertanților]. **Mai întâi, o cerere de clarificare a unei oferte, care poate interveni numai după ce autoritatea contractantă a luat cunoștință de ansamblul ofertelor**, trebuie; în principiu, să fie adresată în mod echivalent tuturor ofertanților care se află în aceeași situație și trebuie să privească toate punctele ofertei care impun o clarificare (a se vedea Hotărârea din 29 martie 2012, SAG ELV Slovensko și alții, C-599/10, EU:C:2012:191, punctele 42-44, precum și Hotărârea din 10 octombrie 2013, Manova, C-336/12, EU:C:2013:647, punctele 34 și 35).*

În plus, această cerere nu poate conduce la prezentarea de către un anumit ofertant a ceea ce în realitate ar fi o nouă ofertă (a se vedea Hotărârea din 29 martie 2012, SAG ELV Slovensko și alții, C-599/10, EU:C:2012:191, punctul 40, și Hotărârea din 10 octombrie 2013, Manova, C-336/12, EU:C:2013:647, punctul 36). **În sfârșit, cu titlu general, în cadrul exercitării puterii de apreciere de care dispune în ceea ce privește posibilitatea de a le solicita candidaților să își clarifice oferta, autoritatea contractantă trebuie să trateze candidații în mod egal și loial, astfel încât să nu se poată considera, la finalizarea procedurii de selecție a ofertelor și în raport cu rezultatul acesteia, că solicitarea de clarificare a favorizat sau a defavorizat nejustificat candidatul sau candidații cărora le-a fost adresată (a se vedea Hotărârea din 29 martie 2012, SAG ELV Slovensko și alții, C-599/10, EU:C:2012:191, punctul 41, precum și Hotărârea din 10 octombrie 2013, Manova, C-336/12, EU:C:2013:647, punctul 37). Cu toate acestea, o solicitare de clarificare nu poate suplini lipsa unui înscris sau a unei informații a căror comunicare era impusă de documentele contractului, întrucât autoritatea contractantă este obligată să respecte cu strictețe criteriile stabilite chiar de ea (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 octombrie 2013, Manova, C-336/12, EU:C:2013:647, punctul 40). [...] Or, în conformitate cu jurisprudența citată la punctul 29 din prezenta hotărâre, o solicitare adresată de autoritatea contractantă unui ofertant de a furniza declarațiile și documentele necesare nu poate avea, în principiu, alt obiect decât clarificarea ofertei acestuia din urmă sau îndreptarea unei erori vădite care viciază oferta menționată. Prin urmare, ea nu îi poate permite cu titlu general unui ofertant să furnizeze declarațiile și documentele a căror comunicare era impusă prin caietul de sarcini și care nu au fost comunicate în termenul stabilit pentru depunerea ofertelor. Conform jurisprudenței menționate la punctul 31 din prezenta hotărâre, ea nu poate nici să aibă ca rezultat depunerea de către un ofertant a unor documente care cuprind modificări de așa natură încât constituie, în realitate, o nouă ofertă. În orice caz, obligația care poate reveni unei autorități contractante, în temeiul dreptului național, de a le solicita ofertanților să furnizeze declarațiile și documentele necesare pe care nu le-au transmis în termenul stabilit pentru depunerea ofertelor sau să corecteze aceste declarații și aceste documente în cazul existenței unor erori nu poate fi recunoscută decât în măsura în care completările sau corectările aduse ofertei inițiale nu conduc la modificarea acesteia în mod substanțial. Astfel, din cuprinsul punctului 40 din Hotărârea din 29 martie 2012, SAG ELV Slovensko și alții (C-599/10, EU:C:2012:191), reiese că oferta inițială nu poate fi corectată pentru a înlătura erori materiale vădite decât cu titlu de excepție și doar dacă această modificare nu conduce la propunerea în realitate a unei noi oferte".**

(142) **Hotărârea din 10 octombrie 2013, C-336/12, Manova**

„32. Curtea a precizat însă că articolul 2 din Directiva 2004/18 nu se opune ca datele referitoare la ofertă să poată fi corectate sau completate punctual, în special întrucât necesită în mod vădit o simplă clarificare sau pentru a înlătura erori materiale evidente (Hotărârea SAG ELV Slovensko și alții, citată anterior, punctul 40).

33. Curtea a formulat în această hotărâre anumite cerințe care delimitează această posibilitate de a solicita în scris ofertanților o clarificare a ofertei lor.

34. Mai întâi, o cerere de clarificare a unei oferte, care poate interveni numai după ce autoritatea contractantă a luat cunoștință de ansamblul ofertelor, trebuie, în principiu, adresată în mod echivalent tuturor ofertanților care se află în aceeași

situație (a se vedea în acest sens Hotărârea SAG ELV Slovensko și alții, citată anterior, punctele 42 și 43).

35. În continuare, cererea trebuie să privească toate punctele ofertei care impun o clarificare (a se vedea în acest sens Hotărârea SAG ELV Slovensko și alții, citată anterior, punctul 44).

36. În plus, această cerere nu poate conduce la prezentarea de către un anumit ofertant a ceea ce în realitate ar fi o nouă ofertă (a se vedea în acest sens Hotărârea SAG ELV Slovensko și alții, citată anterior, punctul 40).

37. În sfârșit, în general, în cadrul exercitării puterii de apreciere de care dispune în ceea ce privește posibilitatea de a solicita candidaților să își clarifice oferta, autoritatea contractantă trebuie să trateze candidații în mod egal și loial, astfel încât să nu se poată considera, la finalizarea procedurii de selecție a ofertelor și în raport cu rezultatul acesteia, că solicitarea de clarificare a favorizat sau a defavorizat nejustificat candidatul sau candidații cărora le-a fost adresată (Hotărârea SAG ELV Slovensko și alții, citată anterior, punctul 41). [...]

40. Cu toate acestea, trebuie precizat că situația ar fi diferită dacă documentele contractului ar impune comunicarea înscrisului sau a informației care înseamnă sub sancțiunea excluderii. Astfel, revine autorității contractante sarcina de a respecta cu strictețe criteriile stabilite chiar de ea (a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 aprilie 2004, Comisia/CAS Succhi di Frutta, C-496/99 P, Rec., p. I-3801, punctul 115)".

(143) Hotărârea din 28 februarie 2018, cauzele conexe C-523/16 și C-536/16

"51. Astfel, Curtea a statuat printre altele că o solicitare de clarificare nu poate suplini lipsa unui înscris sau a unei informații a căror comunicare era impusă de documentele achiziției, autoritatea contractantă fiind obligată să respecte cu strictețe criteriile stabilite chiar de ea (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 octombrie 2013, Manova, C-336/12, EU:C:2013:647, punctul 40, precum și Hotărârea din 11 mai 2017, Archus și Gama, C-131/16, EU:C:2017:358, punctul 33)".

(144) În cazul prezentei proceduri de atribuire, oferta depusă de Astra a fost completată ulterior termenului-limită de depunere, prin intermediul răspunsurilor la solicitările de clarificări, cu documente care lipseau în mod integral din conținutul inițial al ofertei. Totodată, alte documente solicitate obligatoriu prin caietul de sarcini, deși în mod evident inexistente la momentul depunerii ofertei, nu au fost identificate ca atare în procesul de evaluare, ca urmare a unei analize superficiale, acestea rămânând absente inclusiv la acest moment din oferta Astra.

(145) Toate aceste informații și documente ar fi trebuit să se regăsească în oferta inițială depusă de Astra, fiind solicitate de către autoritatea contractantă prin documentația de atribuire, sub sancțiunea excluderii ofertei ca neconformă.

(146) Prin urmare, nu a avut loc o simplă completare formală sau de confirmare a ofertei declarate câștigătoare, așa cum eronat au reținut reținut experți cooptați, respectiv autoritatea contractantă, în procesul de evaluare AP 255/11.03.2025, **oferta Astra cuvenindu-se a fi respinsă drept neconformă.**

- (147) Pe cale de consecință, evaluarea s-a realizat cu încălcarea prevederilor art. 209 din Legea nr. 98/2016 și ale art. 134 alin. (1) și (5)-(10) din Anexa la HG nr. 395/2016, dar și a jurisprudenței CJUE incidente.

B. Validarea valorilor declarate de ofertanti pentru factorii de evaluare

II.1. Factor: Număr suplimentar călători transportați (maxim 20 puncte)

Subfactorul II. 1.1 - Număr suplimentar călători transportați în picioare (maxim 10 puncte)

- (148) Deși prin fișa de date a achiziției și prin caietul de sarcini au fost stabilite criteriile exprese pentru verificarea și corelarea caracteristicilor care constituie factori de evaluare, din rapoartele de specialitate și procesele-verbale de evaluare nu rezultă că o astfel de corelare a fost efectiv realizată. Autoritatea contractantă a preluat în mod automat valorile declarate de ofertant, în special în ceea ce privește numărul de pasageri în picioare și perioada de garanție extinsă, fără a demonstra în procesul de evaluare verificarea fundamentării acestora.
- (149) Astfel, pentru factorul de evaluare II.1.1 – „Număr suplimentar de călători transportați în picioare”, s-a indicat ca referință gradul de încărcare AW3 (6 pasageri/mp), respectiv 0.167 mp/pasager, iar prin caietul de sarcini, la pct. 4, s-a solicitat în mod expres ca „Ofertantul va prezenta o schiță detaliată a interiorului tramvaiului, va preciza suprafața care a stat la baza calculului numărului de călători în picioare și va furniza modul de calcul al suprafeței destinate călătorilor în picioare”.
- (151) Cu toate acestea, din documentele de evaluare nu rezultă că autoritatea contractantă ar fi verificat în mod concret corelarea valorilor declarate de ofertant cu suprafața efectiv accesibilă pasagerilor în picioare, raportat la configurația interioară a vehiculului, respectiv dispunerea scaunelor, a echipamentelor și a zonelor funcționale, precum și la cotele geometrice utile rezultate din planurile de amenajare interioară. În absența unei astfel de verificări, realitatea și corectitudinea valorilor declarate nu au fost validate în mod corespunzător, conform criteriilor stabilite.
- (152) De asemenea, din documentele de evaluare nu rezultă efectuarea unei verificări a capacității maxime declarate din perspectiva masei totale a vehiculului, în condiția de încărcare AW3. O astfel de analiză ar fi evidențiat necorelarea dintre datele masice declarate și cele consemnate în raportul de specialitate. Astfel, în timp ce masa totală a fost indicată la 40 t, masa proprie este de 26 t, iar masa utilă declarată este de 9,1 t, fără ca aceste valori să fie corelate în mod coerent, rezultând o discrepanță semnificativă între parametrii declarați.
- (153) Or, având în vedere caracteristicile de amenajare interioară a tramvaiului ofertat de Astra, cu o lungime de 18,6 m, 2 module și 3 uși duble, respectiv dispunerea scaunelor cu orientare laterală („tip metrou”), configurația constructivă robustă a carcasei în zona de deasupra boghiurilor, precum și amplasarea unor scaune în zona articulației (burduf) dintre module și în proximitatea ușilor de acces, determinarea și validarea suprafeței utile destinate pasagerilor în picioare trebuie să excludă în mod justificat (în mod similar cu prescripțiile Regulamentului R107) zonele inaccesibile sau improprii pentru staționarea călătorilor în picioare.

- (154) În acest sens, suprafața destinată pasagerilor în picioare trebuie determinată prin excluderea tuturor zonelor inaccesibile acestora în condițiile în care toate locurile pe scaune sunt ocupate, inclusiv a suprafețelor ocupate de echipamente, articulații, precum și a zonelor de acces la uși. De asemenea, trebuie exclusă aria corespunzătoare spațiului de minimum 300 mm din fața fiecărui scaun lateral, necesară pentru asigurarea spațiului minim pentru pasagerul așezat pe scaunul cu orientare laterală. Calculul trebuie realizat astfel încât să fie respectate cerințele minime privind siguranța și confortul pasagerilor. În absența unei prezentări explicite a metodei de calcul și a corelării acesteia cu planul de amenajare interioară, valorile declarate privind capacitatea de transport nu pot fi considerate justificate.
- (155) Deși caietul de sarcini impunea ofertantului obligația de a prezenta desene cu cote și schiță detaliată a suprafeței și modul de calcul, din documentele de evaluare nu rezultă că autoritatea contractantă a verificat dacă suprafața invocată de ofertant este conformă cu aceste excluderi firești și dacă modul de calcul este coerent cu configurația interioară reală pentru asigurarea confortului pasagerilor. În absența unei astfel de verificări, simpla declarare a numărului de 91 de pasageri în picioare nu poate fi considerată fundamentată și verificată obiectiv.
- (156) Din procesul-verbal de evaluare rezultă că autoritatea contractantă a avut în vedere exclusiv numărul de pasageri declarat de ofertanți (inclusiv cel indicat în declarația din secțiunea „Modele Formulare”), fără a evidenția suprafața efectiv utilizată la determinarea numărului de pasageri în picioare, raportat la configurația interioară a vehiculului și la cele 38 de locuri fixe pe scaune. În lipsa acestei corelări, nu poate fi verificată fundamentarea reală a capacității de transport declarate.

<p>capacitate de transport totală (maxim 20 puncte - 20%)</p> <p>Tip: Calitate</p> <p>Descriere: Conform Caietului de Sarcini</p> <p>Tramvaiele vor avea o capacitate de transport totală de 70 călători transportați în picioare.</p> <p>Numărul minim de locuri suplimentare pentru călătorii transportați în picioare, care va fi punctat este de 1 loc, iar numărul maxim este 20.</p> <p>Orice ofertă cu un număr de locuri suplimentare mai mare de 20 de persoane, nu va fi punctată suplimentar.</p> <p>Algoritm de calcul:</p> <p>a) Pentru un număr suplimentar de călători transportați în picioare mai mare sau egal cu 20, se acordă punctajul maxim de 10 puncte;</p> <p>b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a)",</p>	<p>Descriere:</p> <p>Tramvaiele vor avea o capacitate de transport totală de 70 călători transportați în picioare.</p> <p>Numărul minim de locuri suplimentare pentru călătorii transportați în picioare, care va fi punctat este de 1 loc, iar numărul maxim este 20.</p> <p>Orice ofertă cu un număr de locuri suplimentare mai mare de 20 de persoane, nu va fi punctată suplimentar.</p> <p>Algoritm de calcul:</p> <p>a) Pentru un număr suplimentar de călători transportați în picioare mai mare sau egal cu 20, se acordă punctajul maxim de 10 puncte;</p> <p>b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a)",</p>		<p>10%</p>	<p>Propunere Tehnica 3 Docum ente Confidentiale.pdf/p7s - pag. 152</p> <p>Propunere Tehnica 2.pdf/p7s- pag. 137</p> <p>Conform propunerii tehnice s-a prezentat:</p> <p>I. Cerința nr. 12: Tramvaiele au o capacitate de transport totală de 129 locuri, calculată la o încărcare de 6 persoane/m² (sau 0,167m² /călător în picioare) din care 38 pe scaune fixe, nerabatabile, din care 27 sunt accesibile din low floor, plus valinsul, conform SR 13342:1996. În ANEXA TEHNICA 2 CALCULUL SUPRAFETEI DE STAT ÎN PICIOARE găsiți schița detaliată a interiorului</p>	<p>S-a prezentat un număr de 21 locuri suplimentare pentru călătorii transportați în picioare, peste minimul de 70 călători transportați în picioare</p>	<p>Conținutul detaliat din propunerea tehnica și anexele la aceasta, că ofertantul prezintă un număr de 21 locuri suplimentare de călători transportați în picioare, față de minim 70 călători transportați în picioare conform cerinței calculului de sarcini.</p> <p>Având în vedere că oferta prezentată se încadrează în algoritmul de calcul precizat la punctul a), punctajul obținut este 10 puncte.</p> <p>Subactor II.1.1 = 10 puncte</p>
--	--	--	------------	--	--	--

Page 3 of 61

<p>capacitate de transport totală mai mică de 30 persoane pe scaune fixe, nerabatabile, din care 6 accesibile din low floor, acestea vor fi declarate neconforme.</p> <p>Factor II.1 = Factor II.1.1 + Factor II.1.2</p>	<p>punctajul se acordă astfel: $F(n) = (\text{număr locuri suplimentare în picioare} / \text{ofertă}(n) / 20) \times \text{punctaj maxim alocat}$.</p> <p>În cazul ofertelor cu o capacitate de transport mai mică de 70 de călători transportați în picioare, acestea vor fi declarate neconforme.</p>	<p>20%</p>	<p>tramvaiului, a suprafeței care a stat la baza calculului numărului de călători în picioare și modul de calcul al suprafeței destinate călătorilor în picioare, iar în capitolul DECLARAȚII ANGAJAMENTE, se găsește declarația nr. 21 a Astra privind numărul de călători transportați.</p> <p>II. ANEXA TEHNICA 2 CALCULUL SUPRAFETEI DE STAT ÎN PICIOARE, în care s-a menționat:</p> <p>a) Locuri în picioare: 91 locuri</p> <p>b) pe scaune: 38</p> <p>c) Total: 129</p>		
--	--	------------	---	--	--

<p>minim 30 persoane pe scaune fixe, nerabatabile, din care minim 6 accesibile din low floor.</p> <p>Nu�rul minim de locuri suplimentare pentru călătorii transportaţi pe scaune, care va fi punctat este de 1 loc, iar nu�rul maxim este de 8.</p> <p>Orice ofertă cu un nu�r de locuri suplimentare pe scaun mai mare de 8 nu va fi punctată suplimentar.</p> <p>Algoritm de calcul:</p> <p>a) Pentru un nu�r suplimentar de călători transportaţi pe scaune mai mare sau egal cu 8, se acordă punctajul maxim de 10 puncte;</p> <p>b) Pentru un nu�r mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel: $P(n) = (\text{nu�r locuri suplimentare pe scaun ofertat}(a) / 8) \times \text{punctaj maxim alocat}$.</p> <p>Suplimentarea nu�rului de locuri de călători � picioare şi/sau pe scaun va fi ficut� cu respectarea cerințelor privind nu�rului minim total de călători � picioare, nu�rului minim de călători pe scaune, precum şi cu respectarea valorii minime a pu�nului scaunelor şi a CEE- ONU R 107.</p> <p>�n cazul ofertelor cu o capacitate de transport totală mai mică de 30 persoane pe</p>	<p>{CN1084163/00058} Propanere_Tehnica_2.pdf,p76- pag. 137</p> <p>Conform propunerii tehnice s-a prezentat:</p> <p>I. Cerinta nr.12 :Tramvaiete au o capacitate de transport totală de 129 locuri, calculată la o încărcare de 6 persoane/m2 (sau 0,167m2 /călător � picioare) din care 38 pe scaune fixe, nerabatabile, din care 27 sunt accesibile din low floor, plus vatrumul, conform SR 13342:1996[67]. �n ANEXA TEHNICA 2 CALCULUL SUPRAFETEI DE STAT � PICIOARE g�siti schi�a detaliată a interiorului tramvaiului, a suprafeţii care e stat la baza calculului nu�rului de călători � picioare şi modul de calcul al suprafeţii destinate călătorilor � picioare, iar în capitolul DECLARAȚII ANGAJAMENTE, se găseşte declaraţia nr. 21 a Astra privind nu�rului de călători transportaţi.</p> <p>II. ANEXA TEHNICA 2 CALCULUL SUPRAFETEI DE STAT � PICIOARE, în care s-a menţionat:</p> <p>a) Locuri � picioare: 91 locuri b) pe scaune: 38 c) Total: 129</p> <p>III. Declaraţie privind nu�rului de călători transportaţi, în care s-a menţionat:</p> <p>1. Nu�r călători transportaţi �</p>	<p>transportaţi pe scaune, peste minimul de 30 călători transportaţi pe scaune</p> <p>peste 30</p> <p>pe</p> <p>aceasta, că ofertantul prezinta un nu�r de 8 locuri suplimentare de călători transportaţi pe scaune, fa� de minim 30 călători pe scaune conform cerinței caietului de sarcini. Având în vedere că oferta prezentata se încadrează în algoritmul de calcul precizat la punctul a), punctajul obţinut este 10 puncte.</p> <p>Subactor II.1.2 = 10 puncte</p>
--	--	--

- (157)  n consecin , nu rului de 91 de pasageri în picioare nu a fost verificat în mod corespunzător prin raportare la documentele suport relevante specificate prin caietul de sarcini, respectiv desenele de organizare interioară şi schi a cu cote a suprafeţii destinate pasagerilor în picioare.  n lipsa unei corelări între valorile declarate şi aceste documente suport, procesul de evaluare este lipsit de elementele necesare de obiectivitate şi verificabilitate.

Factorul II.2 Perioada de garanţie extinsă (maxim 25 puncte)

- (158)  n mod similar, pentru factorul de evaluare privind perioada extinsă de garanţie, în caietul de sarcini, sunt prevăzute informaţii şi documente suport pe care comisia de evaluare trebuia să le analizeze cu rigurozitate, pentru a verifica caracterul adecvat, deplin şi util al valorii ofertate pentru garanţia comercială de 10 ani sau 700.000 km, factor de evaluare. Aşa cum a fost expus în cadrul criticilor formulate în fața Consiliului Național pentru Soluţionarea Contestaţiilor (CNSC) cu privire la factorul de garanţie extinsă, Astra a evidentiat faptul că:

“garanţia de 10 ani (lu nd în calcul şi garanţia extinsă prevăzută în documentaţia de atribuire) include şi data la care achizitorul trebuie să realizeze (pe cheltuiial  proprie) reparaţia generală a tramvaielor, ceea ce înseamnă cheltuieli suplimentare de cel puţin 30% din preţul unui tramvai nou. De aici reiese imposibilitatea încadrării oricărui ofertant în bugetul achiziţiei. Reparaţia 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. At ta timp c t standardul în industrie îl reprezintă garanţia de 5 ani sau 300.000 km, reiese că participanţii nu sunt trataţi în mod egal, întrucât cerintele favorizează doar pe producătorii care urmăresc cu orice risc să înlăture producătorii onesti care ofertează produse de calitate.”

- (159) Astfel, în contextul în care autoritatea contractantă a ales să adopte, cu caracter proactiv, măsuri de remediere privind garanția, așa cum au fost publicate la data de 17.10.2025 ca urmare a contestației formulate de Astra (*cu toate că într-o procedură similară organizată de Mun. Timisoara criticile și argumentele similare privind garanția minimă și extinsă formulate de Astra au fost respinse ca nefondate prin decizia CNSC nr. 3008/C2/3609 din 08.10.2025*), se impunea o reevaluare atentă și transparentă a modului în care valoarea declarată asigură în mod real obligațiile asumate pe întreaga durată declarată.
- (160) În urma acestei intervenții, autoritatea contractantă a redus cerințele minime de garanție pentru motor și alte subansambluri principale ale tramvaiului de la minim 500.000 km la minim 350.000 km sau 5 ani. Apreciem, că pentru un ofertant de bună credință, care își desfășoară activitatea cu principii corecte, această reducere a garanției la componentele principale nu constituie un scop în sine, în condițiile în care garanția comercială este asumată pentru tramvai în ansamblu, conform buneii practicii din industrie, altfel că o garanție extinsă maximă, dar selectivă, goleşte de orice conținut practic însăși scopul factorului de evaluare II.2 – Perioada de garanție extinsă pentru tramvaiul în ansamblul său, ales de autoritatea contractantă în strategia de contractare.
- (161) În ceea ce privește evaluarea factorului referitor la garanția extinsă suplimentară, se impune a fi subliniat că autoritatea contractantă, prin comisia de evaluare și experții cooptați, aveau obligația de a realiza o analiză efectivă a realismului și sustenabilității tehnice a angajamentului asumat de ofertant, iar nu o simplă verificare formală a duratei declarate pentru factorul de evaluare cu ponderea cea mai mare.
- (162) În mod particular, comisia de evaluare trebuia să analizeze corelarea duratei garanției extinse cu complexitatea programului de mentenanță complet solicitat prin caietul de sarcini și cu ciclurile de viață ale componentelor critice ale tramvaiului, inclusiv în ceea ce privește momentele în care intervin, în mod inevitabil din punct de vedere tehnic, operațiuni de înlocuire a unor piese esențiale (precum bandajele roților, angrenajele, lagărele sau alte subansamble ale sistemului de tracțiune etc). Or, o garanție extinsă nu poate fi considerată realistă în absența unei acoperiri explicite a acestor intervenții majore, care, potrivit practicii tehnice din domeniu, apar la intervale determinate de exploatare sau cu o frecvență mai mare, în funcție de starea infrastructurii, maniera de conducere etc.
- (163) Mai mult, în condițiile în care experții cooptați provin din cadrul operatorului de transport, aceștia dispun de expertiza tehnică valoroasă și experiența practică necesară pentru a cunoaște atât frecvența, cât și costurile și complexitatea acestor intervenții de mentenanță, precum și practica uzuală din domeniu. În aceste condiții, obligația de diligență a comisiei de evaluare era una sporită, fiind de așteptat ca analiza ofertelor să includă o verificare riguroasă a modului în care garanția extinsă este corelată cu realitățile exploatării și mentenanței materialului rulant, în directă corolare cu oferta financiară asumată.
- (164) Lipsa unei asemenea analize, respectiv acceptarea unei garanții extinse fără verificarea acoperirii intervențiilor tehnice majore și fără corelarea cu indicatorii de fiabilitate expres declarați de ofertant conform cerințelor caietului de sarcini, programul de mentenanță, echivalează cu o evaluare superficială și formală a ofertei, de natură a conduce la acordarea nejustificată a punctajului aferent acestui factor și, implicit, la încălcarea principiilor tratamentului egal și al utilizării eficiente a fondurilor publice.

- (165) Din analiza procesului verbal de evaluare a conformitatii propunerii tehnice, rezultă că ofertantul Astra nu a completat complet și transparent cerințele obligatorii de la pct. 6.7 - **Specificații operaționale** (identificate la poz. 44 din propunerea tehnică), care solicitau expres:

“Ofertantul va preciza valorile următorilor indicatori de fiabilitate: valoarea cheltuielilor de mentenanță pentru tramvaiele oferite, incluzând:

- (i) *Timpul total de imobilizare pentru toate reviziile planificate la un interval de 350.000 km în ore (suma timpilor tuturor reviziilor tehnice planificate la un interval de 350.000 km în ore);*
- (ii) *Manopera totală aferentă executării tuturor reviziilor tehnice planificate la intervalul de 350.000 km în ore, suma manoperei (suma timpilor normați ai muncitorilor) aferentă tuturor reviziilor tehnice planificate la un interval de 350.000 km;*
- (iii) *Consumabilele și alte repere, specificate în planul de revizii tehnice planificate, ce reprezintă valoarea tuturor consumabilelor necesare efectuării tuturor reviziilor tehnice planificate la un interval de 350.000 km.*
- (iv) *Ofertantul va furniza aceste date împreună cu planul detaliat de revizii tehnice planificate, pentru toată perioada de garanție, respectiv minim 5 ani sau 350.000 km.”*

- (166) De asemenea, cerința din caietul de sarcini de la cap 17 – Mentenanța, prevedea expres:

- “Piese de schimb și consumabile pentru mentenanța planificată în perioada de garanție va fi inclusă în oferta financiară.
- Toate consumabilele necesare activității de întreținere și mentenanță planificată sunt în responsabilitatea ofertantului pentru toată perioada de garanție și vor fi livrate eșalonat conform panoului de mentenanță și necesarului, iar costurile aferente vor fi integral incluse în prețul tramvaielor.
- Ofertantul va include în prețul ofertei toate reperele și materialele consumabile care trebuie înlocuite, pentru un rulaj de 350.000 km sau o perioadă de 5 ani/tramvai de la punerea în funcțiune, inclusiv completările cu lubrifianți, agent refrigerant etc. Acestea vor fi furnizate de către ofertant pentru toată perioada de garanție, fiind parte a valorii contractului și incluse în oferta financiară. Prin repere și materiale consumabile și de mare uzură se înțelege totalitatea materialelor și reperelor care au o perioadă de utilizare normală în exploatare mai mică decât perioada de garanție (uleiuri, unsori speciale, agent refrigerant, apă distilată, alte lichide tehnologice, amortizoare, garnituri de frână, lamele ștergător parbriz, curele transmisie, bandaje cu cauciuc, amortizor și buloane, lamele de pantograf etc.).”

- (167) Astfel conform celor consemnate în procesul de evaluare, din datele succinte prezentate de Astra în propunerea tehnică la poz.44, comisia de evaluare a afirmat că a putut determina cheltuielile de mentenanță și indicatorii pentru 5 ani sau 350000 km, costul consumabilelor și materialelor de 9.499,31 EUR (din exprimarea concluziei consemnate nu este foarte clar dacă acesta este totalul pentru 10 ani sau 5 ani de mentenanță).

(168) Reiteram mai jos, cele consemnate:

• **Propunere tehnica Astra – poz. 44 (cerinta pct. 6.7 si pct 17):**

“Timpul total de imobilizare preconizat pentru toate reviziile planificate la un interval de 350.000 km în ore (suma timpilor tuturor reviziilor tehnice planificate la un interval de 350.000 km în ore, pentru un tramvai) este de cca. 407 ore și prezentat în ANEXA TEHNICA 16-MENTENANTA

Manopera totală aferentă preconizată executării tuturor reviziilor tehnice planificate la intervalul de 700.000 km în ore, suma manoperei (suma timpilor normativ ai muncitorilor pentru un tramvai)km este de cca. 1724 ore, iar timpul de imobilizare este de 850 ore

Consumabilele specificate în planul de reviziile tehnice planificate și alte repere, necesare efectuării tuturor reviziilor tehnice planificate la un interval de 350.000 km sunt prezentate în ANEXA TEHNICA 16-MENTENANTA.

Planul detaliat al reviziilor tehnice planificate pe perioada de garantie de 10 ani sau 700.000 km, împreună cu succesiunea operațiilor, sunt prezentate tabelar, pe intervale de timp.”

• **Concluzia comisiei:**

“Comisia de evaluare a constatat că ofertantul respectă cerințele caietului de sarcini, fiind prezentat prezentat timpul total de imobilizare pentru reviziile planificate la 350.000 km (cca. 407 ore) și planul detaliat al reviziilor pe perioada de garantie (10 ani / 700.000 km), cu timpi normati de manopera, intervale de efectuare și lista materialelor consumabile cu preturi unitare și total (48.446,48 RON / 9.499,31 EUR), în Anexa Tehnica 16 – Mentenanta; pe baza acestor date se pot determina cheltuielile de mentenanță și indicatorii solicitati la nivelul intervalului de referinta, iar perioada de garantie acoperita depaseste minimul de 5 ani / 350.000 km prevazut in caietul de sarcini.,”

44	Cătreanul va prezenta valorile unitare ale indicatorilor de evaluare: valoarea de achiziționare de manopera pentru manopera (suma timpilor normativ ai muncitorilor) necesară componentelor: o Timpul total de imobilizare pentru toate reviziile planificate la un interval de 350 000 km în ore (suma timpilor tuturor reviziilor tehnice planificate la un interval de 350.000 km în ore, pentru un tramvai) este de cca. 407 ore și prezentat în ANEXA TEHNICA 16-MENTENANTA	In cadrul ofertei includeți în BEAP, cu denumirea [CN1864163-90933] Propunere_Tehnica_16-17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42-43-44-45-46-47-48-49-50-51-52-53-54-55-56-57-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83-84-85-86-87-88-89-90-91-92-93-94-95-96-97-98-99-100	Comisia de evaluare a constatat că ofertantul respectă cerințele caietului de sarcini. Fiind prezentat prezentat timpul total de imobilizare pentru reviziile planificate la 350.000 km (cca. 407 ore) și planul detaliat al reviziilor pe perioada de garantie (10 ani / 700.000 km), cu timpi normati de manopera, intervale de efectuare și lista materialelor consumabile cu preturi unitare și total (48.446,48 RON / 9.499,31 EUR), în Anexa Tehnica 16 – Mentenanta, pe baza acestor
----	--	---	---

Page 46 of 360

Nr. crt.	Cerința solicitată din Caietul de sarcini	Informații prezentate în propunerea tehnică pentru demonstrarea îndeplinirii cerinței	Evaluarea informațiilor prezentate în propunerea tehnică în raport cu cerințele solicitate în Caietul de sarcini	Clarificări și răspunsuri la clarificările solicitate pe durata evaluării ofertei
	reviziile tehnice planificate la intervalul de 350 000 km în ore, suma manoperei (suma timpilor normativ ai muncitorilor) necesară componentelor: o Timpul total de imobilizare pentru toate reviziile planificate la un interval de 350 000 km în ore (suma timpilor tuturor reviziilor tehnice planificate la un interval de 350.000 km în ore, pentru un tramvai) este de cca. 407 ore și prezentat în ANEXA TEHNICA 16-MENTENANTA	Consumabilele specificate în planul de revizii tehnice planificate și alte repere, necesare efectuării tuturor reviziilor tehnice planificate la un interval de 350.000 km sunt prezentate în ANEXA TEHNICA 16-MENTENANTA. Planul detaliat al reviziilor tehnice planificate pe perioada de garantie de 10 ani sau 700.000 km, împreună cu succesiunea operațiilor, sunt prezentate tabelar, pe intervale de timp.	date se pot determina cheltuielile de mentenanță și indicatorii solicitati la nivelul intervalului de referinta, iar perioada de garantie acoperita depaseste minimul de 5 ani / 350.000 km prevazut in caietul de sarcini.	

- (169) Astfel din cele consemnate de autoritatea contractantă în PV nr. AP 255/11.03.2026, reiese că ofertantul Astra nu a îndeplinit cerințele exprese de prezentare în cadrul propunerii tehnice totii indicatorii de fiabilitate expres solicitati a fi prezentati conform cerintelor de la cap. 6.7 din caietul de sarcini, iar această neconformitate nu a făcut obiectul unei solicitări de clarificări, mai mult, din cele consemnate reiese că autoritatea contractantă a putut determina/estima pentru ofertant acești indicatori.
- (170) Din analiza prevederilor caietului de sarcini rezultă în mod neechivoc că ofertantul avea obligația de a include în prețul ofertei **toate piesele de schimb și materialele consumabile cu durată de viață mai mică decât perioada de garanție**, inclusiv componente de uzură semnificativă precum bandajele, amortizoarele, elementele sistemului de frânare sau alte subansamble similare.
- (171) În consecință, conform celor consemnate de autoritatea contractantă, costul tuturor consumabilelor pentru mentenanța zilnică, reperatele și materialele necesare pentru o perioadă de 5 sau 10 ani (**uleiuri, unșori speciale, agent refrigerant, apă distilată, alte lichide tehnologice, filtre, amortizoare, garnituri de frână, lamele ștergător parbriz, curele transmisie, bandaje cu cauciuc, amortizor, lamele de pantograf etc.**) este **9.499,31 EUR/tramvai!**
- (172) Iar durata totală de imobilizare aferentă reviziilor planificate este de @17 zile /tramvai la o perioadă de 5 ani/350000 km, respectiv @35 zile/tramvai la o perioadă de 10 ani de zile sau 700,000 km, într-o ușoară contradicție cu afirmațiile Astra din contestația promovată în prezenta procedură în contradictoriu cu autoritatea contractantă, Municipiul Ploiești:
- „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 cerintelor 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. Toti furnizorii externi oferă piese de schimb cu termene maxime de livrare pe 10 ani.”
- (173) Or, în raport de aceste cerințe exprese, valoarea cheltuielilor de mentenanță (consumabile și alte reperate, materiale) de @9500 euro, conform celor consemnate de autoritatea contractantă din planul de revizii pe 10 ani coroborat cu costurile unitare prezentate, este **în mod evident insuficientă pentru a acoperi în mod real măcar obligațiile cf. pct. 17 din caietul de sarcini**, costurile aferente reparației generale (cel puțin înlocuirea interioarelor despre care face referire directă Astra în argumentele de mai sus bazate în mod evident pe planul propriu de revizii planificate) nu au fost transparent analizate de comisia de evaluare, ceea ce conduce la concluzia că fie aceste componente nu au fost incluse în ofertă, fie au fost incluse/determinate într-o manieră pur formală, fără o fundamentare economică reală. Cu titlu ilustrativ, doar prețul unui bandaj reprezintă 10-15% din valoarea consemnată de AC. Cu titlu ilustrativ, filtrele de la instalația de climatizare trebuie schimbate periodic conform

recomandărilor producătorului, având în vedere că este vorba de transport public, iar exemplele pot continua.

- (174) Rezultă că, deși caietul de sarcini impune în mod expres includerea în ofertă a tuturor pieselor de uzură și consumabilelor aferente perioadei de garanție, cele consemnate de autoritatea contractantă în procesul verbal de evaluare pentru oferta Astra reprezintă valori care nu pot acoperi în mod realist aceste obligații. În aceste condiții, comisia de evaluare s-a limitat la o verificare formală a existenței documentelor, fără a analiza caracterul complet și sustenabil al propunerii, acceptând astfel o ofertă a cărei conformitate nu este demonstrată în mod efectiv.
- (175) Mai mult, chiar din susținerile formulate de Astra în cadrul contestației rezultă că mentenanța tramvaielor presupune intervenții majore la intervale de aproximativ 8 ani și 10 ani, costurile aferente acestora fiind estimate la circa 30% din valoarea tramvaiului. În aceste condiții, este evidentă lipsa de coerență între aceste costuri semnificative și prețul ofertat, care este cu doar aproximativ 200.000 lei mai mare decât prețul mediu rezultat în urma consultării de piață (9,28 milioane lei/tramvai), preț pe care chiar Astra l-a calificat drept realist în contestație.
- (176) De asemenea, este important de reținut prin prisma criticilor și argumentelor ofertantului din contestație, citate mai sus, referitoare la faptul că toți furnizorii săi externi oferă piese de schimb cu termene maxime de livrare pe 10 ani, dar prin propunerea tehnică, la poz. 365, s-a angajat ca după expirarea perioadei de garanție (10 ani) să asigure pe o perioadă de 30 ani, la solicitarea expresă a achizitorului, orice piesă sau subansamblu din componența tramvaiului care s-a defectat.
- (177) Totodată, nu se poate constata o lipsă de corelare în cadrul ofertei Astra, în sensul că, deși a fost ofertată o garanție globală de 10 ani/700.000 km **pentru tramvai în ansamblu**, pentru componente esențiale, precum motorul și modulele IGBT, boghiuri, inverter, garanția ofertată este limitată la doar 5 ani/350.000 km, iar pentru caroserie la 8 ani, ceea ce reduce în mod semnificativ acoperirea reală a garanției și afectează substanța angajamentului asumat.
- (178) În situația în care motorul tramvaiului se defectează în anul 6 de exploatare, se evidențiază o serie de **probleme contractuale majore**, generate de lipsa de corelare dintre garanția globală și garanțiile acordate componentelor esențiale:
- deși ofertantul a declarat o **garanție globală de 10 ani/700.000 km**, motorul – componentă critică a tramvaiului – este acoperit în mod asumat doar pentru **5 ani/350.000 km**, ceea ce înseamnă că, în anul 6, acesta nu mai beneficiază de garanție;
 - în consecință, în cazul unei defecțiuni apărute după expirarea garanției specifice motorului, **costurile de reparație sau înlocuire ar reveni autorității contractante**, chiar dacă tramvaiul se află sub o pseudogaranție globale extinsă;
 - se creează astfel o **disociere între garanția aparentă (10 ani) și acoperirea efectivă**, ceea ce afectează echilibrul contractual și transferă nejustificat riscuri către autoritatea contractantă;
 - mai mult, o asemenea structură contractuală, nefiind clarificată expres, generează interpretări rezonabile în ceea ce privește interpretarea întinderii garanției și a obligațiilor de remediere.

- în mod evident, o garanție globală de 10 ani care nu acoperă componentele critice pe întreaga durată declarată este lipsită de substanță economică și juridică, fiind de natură pur conceptuală.
- Autoritatea contractantă nu a evaluat și nici clarificat aceste aspecte și nici modul de curgere a garanției, astfel încât, în ipoteza unei defecțiuni survenite după expirarea garanției specifice a motorului și a necesității înlocuirii acestuia din lanțul de furnizori, perioada de indisponibilitate a tramvaiului nu este suspendată din cursul garanției globale duale (prima condiție îndeplinită). În aceste condiții, garanția ofertată de Astra se diminuează în mod efectiv, fără ca autoritatea contractantă să beneficieze de acoperire reală pe durata declarată, ceea ce afectează substanța și utilitatea angajamentului asumat, precum și eficiența contractului, fiind în speta ofertată o garanție artificială de 10 ani, nesustenută în mod real nici de practica din industrie, nici de condițiile financiare.

Astfel prin prisma celor prezentate mai sus, metoda de verificare și aplicare a punctajelor nu s-a efectuat în mod transparent și riguros, după cum rezultă din aspectele consemnate în procesele de evaluare.

În concluzie, față de argumentele expuse anterior, solicităm Consiliului Național de Soluționare a Contestățiilor să admită prezenta contestație așa cum a fost formulată, cu obligarea Autorității contractante să reevalueze oferta Astra, cu reținerea faptului că oferta înaintată de Astra este inacceptabilă și neconformă, nerespectarea cerințele imperative ale documentației achiziției, atrăgând astfel necesitatea respingerii acesteia din cadrul Procedurii.

În drept: art. 8 din Legea nr. 101/2016, precum și celelalte dispoziții invocate în prezenta Contestație.

Probe: Înscrierile anexate prezentei, respectiv

Anexa 1 - Fișa de date

Anexa 2 - Raportul procedurii emise de Municipiul Oradea

Anexa 3 - Contestația depusă împotriva documentației de atribuire – pag 9-13

Cu considerație,

BOZANKAYA RAYLI SİSTEMLER A.Ş

prin

reprezentant împuternicit

Emrah DAL

04.05.2026

DAL EMRAH

Dijital olarak imzalayan DAL

EMRAH

Tarih: 2026.05.04 21:20:42

+03'00'

Page 45 of 45