TUCA ZBÂRCEA ASOCIAȚII

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
DIRECȚIA GENERALĂ
ACHIZIȚII PUBLICE
16 NOV. 2026
INTRARE / IEȘIRE NR. 194896

Către: **CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR („CNSC")**

București, Str. Stavropoleos nr. 6, Sector 3

Fax: 021.310.46.42, office@cnsc.ro

Spre știința: **MUNICIPIUL BUCUREȘTI („Autoritatea contractantă" sau „PMB")**

București, Bd. Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, cod 050013, e-mail directiaproceduri@pmb.ro, fax +40 213055587

directiaproceduri@pmb.ro

relatiipublice@pmb.ro

Ref.: Procedura de licitație deschisă pentru atribuirea contractului „Achiziționarea a 79 tramvaie noi de 36 m în cadrul proiectelor «Modernizarea sistemului de transport public cu tramvaiul de la nivelul Municipiului București» și «Extinderea rețelei de tramvai pe artera de circulație Prelungirea Ghencea»", anunț de participare nr. CN1098080/05.11.2026

DOMNULE PREȘEDINTE,

ONORAT CONSILIU,

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

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

în temeiul prevederilor art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor,

formulăm

CONTESTAȚIE

împotriva documentației de atribuire publicate în SEAP la data de 05.11.2026, în ceea ce privește regimul plăților, al garanțiilor și al altor obligații contractuale disproporționate, prin care vă solicităm:

1) **să admiteți contestația și să constatați nelegalitatea documentației de atribuire în ceea ce privește lipsa oricărui mecanism de avans sau de plăți intermediare, corelată cu celelalte sarcini financiare impuse ofertanților;**
2) **să obligați Autoritatea contractantă să modifice documentația de atribuire (fișa de date pct. III.1.7, caietul de sarcini cap. 6 și proiectul de contract art. 18) prin introducerea unui avans de 30% din valoarea contractului, garantat cu scrisoare de garanție de returnare a avansului, potrivit HG nr. 264/2003, iar, în subsidiar, a unui mecanism de**

Head Office Șoseaua Nicolae Titulescu nr. 4-8, America House, Aripa de Vest, etaj 8, sector 1, 011141, București, România
T +4 021 204 88 90 / F +4 021 204 88 99 / E office@tuca.ro / www.tuca.ro

TZ/A

plăți intermediare legate de etape verificabile (avizarea specificației tehnice, recepția tramvaiului cap de serie);

3) să obligați Autoritatea contractantă să completeze pct. III.1.7 din fișa de date cu condițiile de finanțare și modalitățile de plată, inclusiv momentul facturării pozițiilor 2-5 din Centralizatorul de prețuri;
4) să obligați Autoritatea contractantă să elimine art. 18.3 din proiectul de contract și paragraful corespunzător din cap. 6 al caietului de sarcini, iar, în subsidiar, să le modifice astfel încât exonerarea Autorității contractante de plata majorărilor, penalităților și daunelor-interese să fie limitată la cazurile de forță majoră sau, minimal, să definească exact și limitativ situațiile legate de „contul bancar/alocarea bugetară/disponibilități bănești" avute în vedere, cu precizarea că lipsa alocării bugetare sau a disponibilităților bănești imputabilă Autorității contractante nu o exonerează de răspundere și cu stabilirea unei durate maxime a amânării plății, după care curg dobânzile penalizatoare;
5) să obligați Autoritatea contractantă să modifice art. 1.1 lit. u), art. 5.2 și art. 16.2 lit. a) din proiectul de contract, pct. 3.5.1.1 din caietul de sarcini și factorul de evaluare 2.1 din fișa de date (pct. II.2.5), în sensul limitării garanției Full Warranty la minimum 5 ani sau 350.000 km, oricare dintre aceste limite este atinsă prima, cu corelarea fiecărui an suplimentar ofertat cu un rulaj de 70.000 km;
6) să obligați Autoritatea contractantă să reformuleze art. 4.1 pct. IV din proiectul de contract, în sensul limitării instruirii la activitatea de exploatare și de întreținere în unitățile achizitorului/utilizatorului și la activitățile de intervenție care pot fi realizate pe traseu pentru depanare sau pentru eliberarea căii de rulare, cu finalizarea programelor prin eliberarea unor adeverințe de instruire teoretică și practică, iar nu prin autorizarea personalului, care revine organismelor competente, cu protejarea know-how-ului și a drepturilor de proprietate intelectuală preexistente ale furnizorului și ale licențiatorilor săi; să reformuleze art. 13.6 din proiectul de contract, în sensul că vizitele reprezentanților Achizitorului se efectuează la cererea și pe cheltuiala acestuia, în perioade stabilite de comun acord, sunt limitate la verificarea stadiului de fabricație a tramvaielor și nu includ accesul la fluxurile interne de fabricație, la procesele tehnologice, la organizarea producției sau la operațiunile de montaj;
7) să obligați Autoritatea contractantă să elimine garanția tehnică de bună execuție (art. 1.1 lit. w) și art. 12.7-12.12 din proiectul de contract), iar, în subsidiar, să reducă cuantumul acesteia la cel mult 5% din prețul contractului fără TVA și să modifice art. 12.10 prin introducerea eliberării etapizate și proporționale a acesteia, corelat cu expirarea perioadei de garanție pentru fiecare serie lunară de tramvaie livrate și recepționate, în termen de 15 zile de la solicitarea furnizorului;
8) să obligați Autoritatea contractantă să elimine art. 22.2.1 din proiectul de contract referitoare la penalitatea de 10% din valoarea contractului;
9) să obligați Autoritatea contractantă să completeze fișa de date și celelalte documente ale documentației de atribuire cu o prevedere expresă prin care participarea la procedură, inclusiv în calitate de ofertant, ofertant asociat, subcontractant sau terț susținător, este rezervată operatorilor economici stabiliți în statele membre ale Uniunii Europene și în statele terțe care au încheiat cu Uniunea un acord internațional ce garantează accesul egal și reciproc pe piețele de achiziții publice, iar ofertele operatorilor economici din alte state terțe vor fi respinse;
10) să obligați Autoritatea contractantă să modifice art. 19.2 lit. a) și b) din proiectul de contract, în sensul că prețul rămâne ferm numai pentru primele 12 luni de la semnarea contractului, iar pentru livrările efectuate după expirarea acestei perioade prețul se ajustează conform formulei prevăzute în contract;
11) să obligați Autoritatea contractantă să modifice art. 16.6 din proiectul de contract, în sensul că încadrarea unei neconformități ca defect sistematic se realizează pe baza unei analize tehnice efectuate, pe cheltuiala comună a părților, de un expert tehnic independent desemnat de comun acord;

12) **să obligați Autoritatea contractantă să modifice art. 17.1.12 din proiectul de contract, în sensul că materialele, subansamblele și agregatele achiziționate de Utilizator din alte surse pot fi utilizate, cu menținerea garanției, numai cu acordul prealabil și punctual al furnizorului;**
13) **să obligați Autoritatea contractantă să completeze art. 17.1.3 din proiectul de contract (cu eliminarea textului duplicat din art. 17.3.9) și Nota din Anexa 1.5, în sensul exonerării furnizorului de penalități pentru întârzierile privind constituirea sau reconstituirea stocurilor minime generate de cauze externe aflate în afara controlului său rezonabil, precum și al actualizării anuale, pe baza IPPI/IPC publicat de INS, a prețurilor pieselor și agregatelor livrate pentru reconstituirea stocului consumat în urma unor evenimente neimputabile furnizorului;**
14) **să obligați Autoritatea contractantă să elimine din caietul de sarcini (cap. 3.4.1.2, rândul „Podeaua în interior") sintagma privind panta maximă acceptată de 8% în zona longitudinală, astfel încât cerința să prevadă o podea 100% coborâtă pe toată suprafața destinată călătorilor în picioare, fără denivelări sau pante longitudinale;**
15) **să obligați Autoritatea contractantă să coreleze pct. 3.5.1.1 și pct. 3.5.1.3 din caietul de sarcini, prin precizarea că garanția Full Warranty include, pe costurile furnizorului, piesele, materialele, consumabilele, documentația tehnică, instruirea personalului Utilizatorului, suportul tehnic, supravegherea activităților de întreținere planificată și manopera aferentă remedierii defecțiunilor, iar lucrările de întreținere planificată se execută de personalul Utilizatorului, sub supravegherea, dar nu și sub răspunderea reprezentantului furnizorului;**
16) **să obligați Autoritatea contractantă să publice o erată și să prelungească termenul de depunere a ofertelor corespunzător modificărilor dispuse;**

având în vedere următoarele considerente:

I. SCURT REZUMAT AL SITUAȚIEI DE FAPT

1. Prin anunțul de participare nr. CN1098080/05.11.2026, Municipiul București a inițiat o licitație deschisă pentru furnizarea a 79 de tramvaie noi de 36 m, cu o valoare estimată de 1.404.891.774,87 lei fără TVA. Durata contractului este de 30 de luni, la care se adaugă garanția *full warranty* de minimum 60 de luni. Termenul de depunere a ofertelor este 10.12.2026, ora 15:00.

2. Achiziția este finanțată din fonduri europene prin Programul Regional București-Ilfov 2021-2027, Prioritatea 4, în baza contractelor de finanțare ADRBI nr. 1949/04.12.2025 (cod SMIS 351014, 63 de tramvaie) și nr. 1950/04.12.2025 (cod SMIS 351095, 16 tramvaie).

3. Documentația de atribuire nu prevede niciun avans și nicio plată intermediară.

4. Potrivit art. 18.1 din proiectul de contract, plata se face în 30 de zile de la primirea facturii, emisă numai *„după semnarea de către părți a procesului-verbal de recepție fără obiecțiuni"*.

5. Cap. 6 din Caietul de sarcini reia aceeași regulă, iar rubrica III.1.7 din fișa de date (*„Principalele condiții de finanțare și modalități de plată"*) este completată doar cu „-".

6. În paralel, documentația impune ofertantului câștigător următoarele sarcini financiare, care se cumulează:

Obligația	Sursa	Efectul financiar pentru furnizor
Garanție de bună execuție 10%	FD III.1.6.b; contract art. 1.1 lit. v), art. 12.1	≈ 140,49 mil. lei, constituită în 5 zile lucrătoare de la semnare

Obligația	Sursa	Efectul financiar pentru furnizor
Garanție tehnică de bună execuție, distinctă, încă 10%	Contract art. 1.1 lit. w), art. 12.7-12.12	≈ 140,49 mil. lei, valabilă pe toată perioada de garanție (5-8 ani de la recepția fiecărui tramvai), eliberată abia după îndeplinirea tuturor obligațiilor de garanție
Plata numai la recepția fiecărui tramvai	Contract art. 18.1; CS cap. 6	Furnizorul finanțează integral proiectarea, omologarea și fabricația
Exonerarea PMB pentru întârzieri la plată din motive bugetare	Contract art. 18.3; CS cap. 6	Nicio dobândă, penalitate sau daună pentru plata întârziată
Amânarea și suspendarea plății	Contract art. 13.4, art. 18.5	Plata se poate amâna pentru lipsa oricărui document de recepție și se suspendă la orice cerere de clarificare a facturii
Preț ferm 24 de luni de la prima livrare	Contract art. 19.2 lit. a); FD II.3	Practic, toate livrările din cele maximum 28 de luni intră în perioada de preț ferm
Penalități asimetrice	Contract art. 22.1, 22.2, 22.2.1	Penalitățile furnizorului sunt plafonate la valoarea contractului, plus o despăgubire fixă de 10%; penalitățile PMB sunt plafonate la suma neplătită

7. Calculat la valoarea estimată a licitației, numai cele două garanții de mai sus imobilizează **280.978.354,97 lei** (2 × 10% × 1.404.891.774,87 lei). La aceasta se adaugă costul de fabricație al tramvaiului cap de serie și al seriei, suportat integral din resursele proprii sau din credite bancare ale furnizorului până la încasarea fiecărei facturi.

II. ARGUMENTAȚIA ÎN DREPT

A. ADMISIBILITATEA CONTESTAȚIEI

8. Contestația privește conținutul documentației de atribuire, publicată în SEAP la 05.11.2026, dată la care Astra Vagoane a luat cunoștință de clauzele contestate.

9. Astra Vagoane este producător de material rulant, fondată în 1891, cu o experiență îndelungată în fabricarea tramvaielor, și intenționează să depună o ofertă în procedură.

10. Clauzele contestate o obligă pe subscrisa fie să includă în preț costul finanțării integrale a contractului și al garanțiilor, ceea ce îi reduce competitivitatea, fie să renunțe la participare, astfel că vătămarea Astra este actuală și directă, iar interesul în formularea prezentei contestații este evident.

11. Aceleași considerente privind interesul sunt valabile pentru criticile de la secțiunile B.2-B.5 (garanția Full Warranty, instruirea personalului, garanția tehnică de bună execuție și despăgubirea de 10%), precum și pentru criticile de la secțiunile B.7-B.11, întrucât clauzele vizate generează costuri și riscuri care nu pot fi estimate la ofertare și care trebuie incluse în preț.

TZ/A

12. Astra Vagoane are interes și în formularea criticii de la secțiunea B.6. În calitate de producător stabilit în Uniune, Astra ar urma să concureze, în lipsa unei reguli clare în documentația de atribuire, cu operatori din state terțe care nu beneficiază de un acord de acces reciproc la piețele de achiziții publice. Experiența recentă a subscrisei într-o procedură similară de achiziție de tramvaie arată că o asemenea participare generează, pe lângă distorsionarea concurenței, litigii prelungite asupra rezultatului procedurii.

B. MOTIVELE CONTESTAȚIEI

B.1. Modificarea documentație de atribuire în sensul de a prevedea plata unui avans

B.1.1. Lipsa avansului nu poate fi analizată izolat, ci împreună cu întregul regim financiar impus ofertanților

13. Art. 1 alin. (1) din HG nr. 264/2003 dă ordonatorului de credite dreptul să acorde avans de până la 30% din valoarea contractului.

14. În procedura organizată de Municipiul București, decizia de a nu acorda niciun avans și nicio plată intermediară, combinată cu alte clauze ale modelului de contract, creează un regim financiar disproporționat, contrar principiilor din art. 2 și obligațiilor din art. 49 și 50 din Legea nr. 98/2016.

15. Dreptul autorității de a alege mecanismul de plată nu este discreționar absolut, ci se exercită în limitele principiilor achizițiilor publice și trebuie justificat în strategia de contractare, conform prevederilor art. 9 alin. (3) lit. d) din HG nr. 395/2016.

16. Când alegerea produce efecte restrictive asupra concurenței și asupra prețului, ea devine nelegală. În speță, documentația nu conține nicio justificare a lipsei avansului: rubrica III.1.7 din fișa de date este necompletată, iar caietul de sarcini se limitează să reia regula plății la recepție. Orice justificare pe care Autoritatea contractantă ar prezenta-o abia în punctul de vedere asupra contestației nu poate suplini această lipsă.

B.1.2. Încălcarea principiului proporționalității (art. 2 alin. (2) lit. e) și art. 49 din Legea nr. 98/2016)

17. Art. 49 alin. (1) din Legea nr. 98/2016 obligă autoritatea să acționeze *„într-o manieră transparentă și proporțională"*. Proporționalitatea cere ca obligațiile impuse ofertanților să fie adecvate scopului urmărit și să nu depășească ceea ce este necesar pentru atingerea lui.

18. **Scopul** legitim al Autorității contractante este **protecția fondurilor publice împotriva riscului de neexecutare**. Or, acest scop este deja atins, cu prisosință, prin: (i) plata exclusiv după recepția fără obiecțiuni a fiecărui tramvai; (ii) garanția de bună execuție de 10%; (iii) garanția tehnică de 10%; (iv) penalitățile de 0,04%/zi plafonate la valoarea contractului și despăgubirea fixă de 10% din art. 22.2.1 din modelul de contract.

19. Astfel, autoritatea nu plătește nimic înainte de a primi un tramvai funcțional și deține, în paralel, instrumente de garantare de 20% din valoarea contractului.

20. În aceste condiții, **refuzul oricărui avans** nu mai adaugă protecție, ci doar **transferă integral asupra furnizorului finanțarea unui contract de 1,4 miliarde lei**.

21. Un avans garantat, așa cum îl reglementează HG nr. 264/2003, nu creează niciun risc pentru autoritate, întrucât, în acord cu art. 4 alin. (1) și (3) din acest act normativ, autoritatea este obligată să ceară o scrisoare de garanție bancară care acoperă atât returnarea avansului, cât și prejudiciul rezultat din imobilizarea fondurilor publice. Astfel, măsura mai puțin oneroasă există, este prevăzută de lege și protejează la fel de bine interesul public, iar ignorarea ei încalcă principiul proporționalității.

TZA

22. Acest raționament a fost reținut[1] de CNSC prin Decizia nr. 15/C9/3024/04.01.2023, privind furnizarea a 20 de rame electrice RE-IR (valoare estimată 2.374.592.589,90 lei). Deși autoritatea acorda **în acel caz** un avans de 15% și susținea că plățile sunt eșalonate pe livrări, Consiliul a constatat că efectuarea celei de-a doua plăți abia după 26 de luni de la semnare *„nu asigură un echilibru în cadrul contractului"*. Consiliul a reținut că, *„având în vedere valoarea și complexitatea contractului și intervalul foarte mare în care se va asigura livrarea produselor și corelativ plata facturilor, autoritatea contractantă trebuie să facă o analiză a obligațiilor contractuale [...] și să ia în calcul efectuarea unor plăți parțiale, constante"*. Consiliul a admis critica și a obligat autoritatea să modifice modalitatea de plată.

23. În aceeași decizie, Consiliul a aplicat jurisprudența europeană (Hotărârea din 5 mai 1998, National Farmers' Union, C-157/96, pct. 60, preluată în cauza T-195/08 Antwerpse Bouwwerken): *„în cazul în care este posibilă o alegere între mai multe măsuri adecvate, trebuie să se recurgă la cea mai puțin constrângătoare, iar inconvenientele cauzate nu trebuie să fie disproporționate în raport cu scopurile urmărite"*. Astfel, s-a reamintit și că *„echilibrul formal pe care contractul îl instituie între drepturile și obligațiile contractanților trebuie înlocuit cu un echilibru real"* (C-472/20, Lombard Pénzügyi és Lízing). În final, s-a concluzionat că o măsură adecvată *„nu este cea de respingere a propunerii [...] de a fi efectuate plăți parțiale, ci de a analiza această posibilitate și de a o corela cu obligațiile care trebuie îndeplinite de contractant"*.

24. Situația din prezenta procedură este mai gravă decât cea sancționată de CNSC în cazul RE-IR, întrucât în acel caz exista un avans de 15%, iar în prezenta speță nu există niciun avans. Primul tramvai poate fi plătit **abia după** avizarea specificației tehnice, obținerea documentului AFER înainte de recepția capului de serie, recepție și încă 30 de zile de la factură (art. 13.1-13.3 și 18.1 din proiectul de contract). Ulterior, furnizorul trebuie să asigure un ritm de minimum 4 tramvaie pe lună (nota la graficul de livrare din caietul de sarcini), astfel că, la data primei încasări, furnizorul finanțează deja fabricația mai multor unități din serie, nu doar a capului de serie. Mai mult, pentru a menține un ritm de livrare de minimul 4 tramvaie pe lună, producătorul trebuie să asigure achiziționarea pieselor și a componentelor de la furnizorii săi. Așadar, simplul fapt al începerii livrărilor nu înseamnă și asigurarea cash-flow-ului necesar susținerii producției.

25. Remediul solicitat prin prezenta contestație a fost dispus de CNSC și în alte spețe. Prin decizia pronunțată[2] în contestația înregistrată sub nr. 39602/09.08.2022 (achiziția de echipamente pentru un observator astronomic, finanțată prin POR), Consiliul a constatat caracterul împovărător al plății integrale numai după instalare și punere în funcțiune. Consiliul a obligat autoritatea contractantă la ***„modificarea/completarea documentației de atribuire în sensul acordării unui avans de 30% din valoarea contractului"***. Într-o altă procedură[3], finanțată din fonduri europene, autoritatea contractantă a introdus ea însăși, ca măsură de remediere, posibilitatea plății în avans în procentul maxim prevăzut pentru livrările de bunuri. Consiliul a arătat că o astfel de clauză trebuie stabilită prin documentația de atribuire, pentru toți ofertanții, iar nu acceptată ulterior, numai pentru unul dintre ei, cu riscul unor corecții financiare.

26. Prin urmare, disproporția prestațiilor este agravată de asimetria contractului. Furnizorul răspunde cu penalități la întreaga valoare a contractului (art. 22.1), plus o despăgubire fixă de 10% (art. 22.2.1), în timp ce Autoritatea răspunde cel mult cu suma neplătită (art. 22.2) și, mai

---

[1]Anexa 1 - Decizia CNSC nr. 15/C9/3024/04.01.2023.

[2]Anexa 2 - Decizia CNSC pronunțată în contestația nr. 39602/09.08.2022, publicată în Buletinul oficial nr. 2037/2022.

[3]Anexa 3 - Decizia CNSC publicată în Buletinul oficial nr. 2277/2020.

mult, este exonerată complet pentru orice întârziere cauzată de „alocarea bugetară" sau „disponibilitățile bănești" (art. 18.3).

27. În concluzie, în configurarea actuală a obligațiilor prin proiectul de contract, riscul financiar este alocat aproape integral unei singure părți, furnizorului.

B.1.3. **Încălcarea principiului eficienței utilizării fondurilor publice (art. 2 alin. (1) din Legea nr. 98/2016)**

28. Potrivit art. 2 alin. (1), scopul legii este achiziționarea de bunuri „*în condiții de eficiență economică și socială*". Or, lipsa avansului produce efectul contrar.

29. Un producător de material rulant nu finanțează din disponibilități proprii fabricarea a 79 de tramvaie. El apelează la credite bancare și la instrumente de garantare, ale căror costuri (dobânzi, comisioane pentru scrisorile de garanție de 2 × 10%, pe 8-10 ani) se includ ineluctabil în prețul ofertat.

30. Autoritatea contractantă ajunge să plătească, prin preț, costul de finanțare al furnizorului, la un nivel mult mai ridicat decât costul propriu al fondurilor publice și al fondurilor europene deja contractate.

31. Efectul este cu atât mai accentuat cu cât prețul are ponderea de 50% în criteriul de atribuire.

32. Un ofertant care trebuie să încorporeze în preț costul finanțării integrale este dezavantajat față de un ofertant care are acces la finanțare ieftină de grup sau la ajutoare publice în alt stat (cum ar fi subvențiile acordate de statul turc sau chinez, dar și de alte state, pentru participarea la licitațiile din afara granițelor).

33. Rezultatul atras astfel nu reprezintă cea mai bună valoare pentru banii cheltuiți, ci o selecție făcută în funcție de capacitatea de finanțare a ofertantului.

B.1.4. **Restrângerea artificială a concurenței (art. 50 din Legea nr. 98/2016)**

34. Art. 50 alin. (1) din Legea nr. 98/2016 interzice autorității să structureze achiziția sau elemente ale acesteia cu efectul restrângerii concurenței, iar alin. (2) al aceleiași norme precizează că există o asemenea restrângere când achiziția este structurată pentru a favoriza sau dezavantaja nejustificat anumiți operatori economici.

35. Regimul financiar contestat funcționează, în fapt, ca o cerință suplimentară de capacitate financiară, nedeclarată ca atare.

36. Pe lângă cifra de afaceri medie de 500.000.000 lei cerută prin fișa de date (pct. III.1.2), ofertantul trebuie să poată finanța simultan producția întregului lot, garanții de aproximativ 281 mil. lei și riscul plăților întârziate fără compensare.

37. Doar un număr foarte mic de grupuri industriale pot suporta acest efort, iar producătorii care îndeplinesc toate cerințele tehnice și de calificare, dar nu dispun de o asemenea capacitate de autofinanțare, sunt excluși *de facto*.

38. Nu este necesar să se dovedească o intenție expresă a autorității în sensul celor de mai sus, ci este suficient că structura achiziției produce efectul de dezavantajare nejustificată, iar autoritatea nu poate justifica obiectiv acest efect. Or, după cum vom arăta în continuare, autoritatea nu are nicio constrângere bugetară care să o oblige să refuze avansul.

39. Curtea de Apel Suceava a reținut[4], prin Decizia nr. 435/08.08.2023 (dosar nr. 480/39/2023), că autoritatea contractantă trebuie să asigure îndeplinirea în condiții optime a contractului „*fără a impune cerințe minime restrictive [...] ce nu sunt adaptate la specificul contractului, care afectează concurența, limitează opțiunile viabile ale autorității și în același timp favorizează*

[4]Anexa 4 - Decizia Curții de Apel Suceava nr. 435/08.08.2023.

unii candidați". Curtea a menținut remedierea dispusă de CNSC, deoarece restricțiile apăreau *„ca fiind excesive, fără justificare practică, iar necesitatea acestora nu este în mod convingător argumentată de autoritatea contractantă"*. În plus, Curtea a arătat și că apărările autorității care nu sunt însoțite de demonstrații sunt *„simple speculații fără susținere probatorie"*. Aceleași exigențe se aplică unui regim financiar care funcționează ca o cerință nedeclarată de capacitate financiară.

B.1.5. **Finanțarea europeană a proiectului permite acordarea avansului; inexistența unor justificări bugetare**

40. Proiectul este finanțat din Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR), prin Programul Regional (PR) București-Ilfov 2021-2027. Gestiunea financiară a acestor fonduri este reglementată de OUG nr. 133/2021. Din această ordonanță rezultă următoarele:

- art. 8 alin. (1): în bugetele beneficiarilor ordonatori de credite ai bugetului local *„se cuprind creditele de angajament și creditele bugetare necesare finanțării valorii totale a proiectelor proprii"*. Municipiul București este obligat, deci, să aibă bugetată integral valoarea proiectului;
- art. 14 alin. (2): aceste fonduri *„sunt exclusiv destinate proiectelor finanțate din fonduri europene și nu pot fi utilizate pentru finanțarea cheltuielilor de altă natură prin virări de credite"*;
- art. 2 alin. (4) lit. k) și art. 22 alin. (2): mecanismul cererilor de plată acoperă expres *„facturile de avans în conformitate cu clauzele prevăzute în contractele de achiziții"*. Autoritatea de management verifică cererea în cel mult 20 de zile lucrătoare și virează sumele în 3 zile lucrătoare de la data la care dispune de resurse (art. 22 alin. (7));
- art. 18 alin. (1): *„pentru proiectele finanțate din Fondul european de dezvoltare regională, Fondul de coeziune, Fondul social european Plus și Fondul pentru o tranziție justă se poate acorda prefinanțare în tranșe de maximum 30% din valoarea eligibilă a contractului de finanțare, fără depășirea valorii totale eligibile a acestuia, beneficiarilor/liderilor de parteneriat/partenerilor, alții decât cei prevăzuți la art. 7 alin. (1)-(5), (8), (10) și (15). Tranșa solicitată, împreună cu soldul nejustificat al prefinanțării, prin cereri de rambursare, nu poate depăși procentul indicat anterior."*.

41. Așadar, avansul către furnizor este o cheltuială pe care Autoritatea contractantă o poate deconta prin cererea de plată, fără efort bugetar propriu definitiv. Totodată, autoritatea poate primi ea însăși prefinanțare. Astfel, refuzul oricărui avans nu are, prin urmare, o justificare bugetară obiectivă.

42. Mai mult, termenul din contractele de finanțare impune ca până la 31.12.2029 să fie efectuate livrarea, recepția, punerea în funcțiune și „efectuarea plăților și includerea acestora în cereri de plată sau de rambursare" (Anexa 6 la proiectul de contract; Anexa 10 la caietul de sarcini).

43. Un mecanism de avans și de plăți eșalonate reduce riscul ca plățile să se concentreze la finalul proiectului și să depășească perioada de eligibilitate. Prin urmare, plata avansului este și în interesul Autorității contractante și al implementării proiectului.

44. Caietul de sarcini (cap. 8.1) identifică el însuși, ca risc al autorității, *„Modificările Ghidului Specific și excluderea mecanismelor Cerere de plată"*. Autoritatea cunoaște, deci, mecanismul cererilor de plată și îl ia în calcul. Nu există niciun motiv pentru care acest mecanism să nu fie folosit și pentru un avans garantat.

B.1.6. **Art. 18.3 din proiectul de contract este nul și accentuează lipsa de echilibru**

45. Art. 18.3 din proiectul de contract prevede că, dacă plățile nu pot fi efectuate din cauza unor situații legate de *„contul bancar/alocarea bugetară/disponibilități bănești"*, Municipiul

București *„nu datorează majorări, penalități sau daune interese Furnizorului"*. Aceeași clauză apare în cap. 6 din caietul de sarcini.

46. Clauza contravine Legii nr. 72/2013 privind măsurile pentru combaterea întârzierii în executarea obligațiilor de plată a unor sume de bani rezultând din contracte încheiate între profesioniști și între aceștia și autorități contractante. Art. 6 alin. (1) din acest act normativ stabilește termenul legal de plată al autorităților contractante de cel mult 30 de zile, iar art. 8 prevede că plata întârziată produce dobânzi penalizatoare, cu excepția cazului în care întârzierea nu este imputabilă debitorului. Lipsa alocării bugetare sau a disponibilităților este imputabilă exclusiv autorității, care trebuie să își bugeteze cheltuielile (art. 8 alin. (1) din OUG nr. 133/2021).

47. Potrivit art. 14 lit. a)[5] și e)[6] din Legea nr. 72/2013, sunt calificate de lege ca abuzive clauzele care exclud dobânzile penalizatoare sau elimină daunele-interese suplimentare, iar art. 15 alin. (1) le sancționează cu nulitatea absolută.

48. O documentație de atribuire nu poate impune ofertanților să accepte, ca parte a contractului, o clauză nulă absolut.

49. În plus, art. 18.3, alături de art. 13.4 și 18.5 (amânarea și suspendarea plății) din proiectul de contract, lasă furnizorul fără nicio certitudine a încasării, deși acesta finanțează integral contractul. Aceste elemente combinate cu lipsa avansului, conturează caracterul disproporționat al obligațiilor furnizorului.

50. Caietul de sarcini include „plata cu întârziere a facturilor" printre riscurile contractului care țin de responsabilitatea părților (cap. 8.1, pag. 71). Mai mult, la pct. 8.1.5 (pag. 72), autoritatea contractantă califică expres drept risc al achizitorului *„riscul ca achizitorul să nu plătească prețul produselor către furnizor în termenul convenit"*. La pct. 8.1.6 (pag. 72), ca măsură de reducere a acestui risc, autoritatea prevede că *„se va implementa o politică activă de efectuare a plăților în funcție de înregistrările facturilor în contabilitate"*.

51. O autoritate care și-a asumat în mod expres riscul plății întârziate nu se poate exonera de răspundere pentru întârzierile cauzate de probleme bugetare, așa cum face prin art. 18.3 din proiectul de contract. Tot astfel, nu își poate rezerva dreptul de a modifica unilateral, prin simplă notificare, data efectuării plăților, așa cum prevede art. 20.3 din proiectul de contract.

52. Cele două clauze contrazic alocarea riscurilor stabilită chiar de autoritate în caietul de sarcini și golesc de conținut obligația de plată la termen.

53. *În subsidiar*, dacă Consiliul ar aprecia că art. 18.3 nu trebuie eliminat, clauza trebuie cel puțin limitată la forța majoră sau precizată în mod exact.

54. În forma actuală, formula „situații legate de contul bancar/alocarea bugetară/disponibilități bănești" este atât de largă încât acoperă orice întârziere a autorității, inclusiv pe cele cauzate de **propria** lipsă de bugetare.

55. Autoritatea este însă obligată să își bugeteze integral valoarea proiectului (art. 8 alin. (1) din OUG nr. 133/2021) și și-a asumat expres, prin caietul de sarcini, riscul plății întârziate (pct. 8.1.5 și 8.1.6).

56. O clauză neclară nu le permite ofertanților să evalueze riscul neîncasării și, deci, nici costul de finanțare pe care trebuie să-l includă în preț.

57. Aceasta contravine principiului transparenței și obligației de informare „completă, corectă și explicită" (art. 2 alin. (2) lit. d) din Legea nr. 98/2016 și art. 20 alin. (2) din HG nr. 395/2016).

---

[5] *„a)exclud posibilitatea aplicării de dobânzi penalizatoare sau stabilesc dobânzi penalizatoare inferioare dobânzii legale penalizatoare;"*

[6] *„e)elimină posibilitatea plății de daune-interese suplimentare;"*

Într-o speță[7] în care clauza era practic identică, CNSC a obligat autoritatea contractantă să precizeze „situațiile neprevăzute" avute în vedere.

B.1.7. **Garanțiile cumulate de 20% și prețul ferm cresc nepermis sarcina financiară a furnizorului**

58. Fișa de date menționează numai garanția de bună execuție de 10% (pct. III.1.6.b). Garanția tehnică de încă 10% apare doar în proiectul de contract (art. 1.1 lit. w) și art. 12.7-12.12).

59. Garanția de bună execuție se restituie în 14 zile de la procesul-verbal de recepție a produselor și/sau de la plata facturii finale (art. 12.5), iar garanția tehnică trebuie depusă cu 30 de zile înainte de expirarea garanției de bună execuție (art. 12.8).

60. Garanția tehnică se eliberează abia după „îndeplinirea tuturor obligațiilor de garanție" (art. 12.10), adică, practic, la 5-8 ani după recepția ultimului tramvai, plus prelungirile pentru imobilizări.

61. Garanția tehnică poate fi executată fără acordul furnizorului (art. 12.11) și trebuie reconstituită în 15 zile (art. 12.12).

62. Costul acestor instrumente pe o perioadă atât de lungă este un cost de finanțare suplimentar, care se adaugă lipsei avansului.

63. Art. 222[2] alin. (9) din Legea nr. 98/2016 obligă autoritatea să includă clauze de ajustare a prețului pentru contractele de furnizare care depășesc 24 de luni. Contractul are 30 de luni, iar art. 19.2 lit. a) din proiectul de contract menține prețul ferm 24 de luni de la prima livrare.

64. Întrucât toate livrările trebuie încheiate în cel mult 28 de luni de la prima livrare, întregul lot este livrat la preț ferm, iar ajustarea devine iluzorie.

65. Furnizorul suportă astfel atât costul finanțării, cât și riscul inflației costurilor (materiale, energie, manoperă), fără niciun mecanism compensator.

66. Mecanismul de ajustare trebuie să fie real și stabilit în concret chiar prin documentația de atribuire. Curtea de Apel Brașov a reținut[8] (Decizia nr. 262/R/14.03.2017) că, pentru ajustarea prețului, este necesar ca *„modul concret de ajustare a prețului să fie precizat atât în documentația de atribuire, cât și în contractul care urmează să fie încheiat, în lipsa acestor informații nefiind permisă aplicarea dispozițiilor referitoare la posibilitatea de ajustare a prețului"*. Prin urmare, dacă documentația rămâne în forma actuală, furnizorul nu va putea obține ulterior, prin act adițional, compensarea creșterii costurilor pentru tramvaiele livrate în primele 24 de luni de la prima livrare.

67. Solicităm, așadar, modificarea clauzei 19.2 a contractului înainte de depunerea ofertelor, în sensul că prețul rămâne ferm și nu se actualizează numai pentru primele 12 luni de la semnarea contractului, iar pentru livrările efectuate după expirarea acestei perioade prețul se ajustează conform formulei prevăzute în contract. Raportarea perioadei de preț ferm la data semnării, iar nu la prima livrare, este singura care conferă mecanismului de ajustare un efect real.

B.1.8. **Lipsa informațiilor privind condițiile de plată încalcă principiul transparenței**

68. Rubrica III.1.7 din fișa de date este necompletată, iar centralizatorul de prețuri (Formularul 6, Anexa 1) cuprinde, pe lângă tramvaie, poziții separate pentru piese și consumabile în garanție, service 24x7 și instruire.

69. Cu toate acestea, documentația nu arată când și cum se facturează aceste poziții, deși serviciile de garanție se prestează.

---

[7] Anexa 7 - Decizia CNSC publicată în Buletinul oficial nr. 11999/2020.

[8] Anexa 5 - Decizia Curții de Apel Brașov nr. 262/R/14.03.2017.

TZ/A

70. Ofertanții nu pot calcula fluxurile de numerar ale contractului și, implicit, costul de finanțare care trebuie inclus în preț, iar aceasta contravine principiului transparenței prevăzut la art. 2 alin. (2) lit. d) și art. 49 alin. (1) din Legea nr. 98/2016.

B.2. Garanția Full Warranty fără limită de kilometraj este excesivă și imposibil de evaluat la ofertare

71. Art. 1.1 lit. u) și art. 16.2 lit. a) din proiectul de contract, pct. 3.5.1.1 din caietul de sarcini și factorul de evaluare 2.1 din fișa de date impun o garanție completă de funcționare („*Full Warranty*") de „*minimum 5 ani, fără limitare de kilometraj, de la data recepției fără obiecțiuni a fiecărui tramvai*", pentru tramvaiul în ansamblu și pentru toate componentele acestuia.

72. Această garanție nu se limitează la remedierea defectelor de fabricație. Potrivit art. 1.1 lit. u) și art. 5.2 din proiectul de contract, garanția *full warranty* include piesele, materialele, consumabilele, manopera, suportul tehnic și activitățile de întreținere planificată, iar toate aceste costuri sunt incluse în prețul contractului. Altfel spus, furnizorul suportă, pe întreaga perioadă de garanție, costul uzurii normale a tramvaielor, iar uzura depinde direct de kilometrii parcurși.

73. În lipsa unei limite de rulaj, **întinderea obligației furnizorului nu mai depinde de calitatea produsului, ci de intensitatea exploatării**, adică de o împrejurare controlată exclusiv de Utilizator (STB SA). Un tramvai exploatat intensiv consumă mai multe piese, consumabile și operațiuni de întreținere decât unul exploatat normal, iar furnizorul nu are niciun mijloc de a limita acest risc. Riscul nu poate fi estimat în mod rezonabil la data ofertării și, prin urmare, nu poate fi inclus corect în preț.

74. Documentația de atribuire însăși se întemeiază pe o ipoteză de exploatare. Art. 16.3 din proiectul de contract și pct. 3.5.1.1 din caietul de sarcini cer ofertantului să calculeze stocul de piese, agregate și consumabile „*pentru perioada de garanție*" luând în considerare „*un rulaj mediu anual pentru fiecare tramvai de aproximativ **70.000 km***". Pentru garanția minimă de 5 ani, ipoteza autorității corespunde unui rulaj de **350.000 km**. Este contradictoriu ca autoritatea să ceară ofertarea pe baza unui rulaj estimat, dar să oblige furnizorul să răspundă pentru orice rulaj efectiv, fără limită.

75. Mai mult, aceeași documentație folosește criteriul kilometrajului pentru numeroase componente: minim 120.000 km pentru garniturile de frână, minim 30.000 km pentru patinele pantografului (art. 16.2 lit. b) și c) din proiectul de contract) și o durată de utilizare a bandajelor de minim 240.000 km (caietul de sarcini, pct. 3.4.1.8.4).

76. Autoritatea recunoaște, așadar, că rulajul este măsura corectă a uzurii și că o limită exprimată în kilometri este compatibilă cu nevoile sale. Nu există nicio justificare pentru renunțarea la acest criteriu tocmai în cazul garanției pentru tramvai în ansamblu.

77. Efectul excesiv este amplificat de factorul de evaluare 2.1, care are o pondere de 25% și acordă punctajul maxim pentru o garanție de 8 ani. Prețul are ponderea de 50%, iar la un rulaj de referință de 70.000 km/an, o garanție de 8 ani acoperă cel puțin 560.000 km, fără ca documentația să plafoneze în vreun fel acest rulaj.

78. Astfel, ofertanții care își calculează corect riscul sunt penalizați fie la componenta preț, fie la componenta garanție, în timp ce un ofertant care subevaluează riscul este favorizat.

79. În aceste condiții, ofertele nu mai sunt comparabile, contrar principiului tratamentului egal și obligației ca documentația să permită o informare completă, corectă și explicită (art. 2 alin. (2) lit. b) și d) din Legea nr. 98/2016, art. 20 alin. (2) din HG nr. 395/2016).

80. Or, riscul asumat nu se oprește la costul pieselor. Garanția extinsă ofertată devine obligație contractuală, iar neexecutarea ei atrage penalități. Fiind un factor de evaluare, ea atrage și despăgubirea fixă de 10% din valoarea contractului prevăzută de art. 22.2.1.

81. În plus, garanția se prelungește cu fiecare zi de imobilizare (pct. 3.5.4 din caietul de sarcini). Astfel, o obligație fără limită de rulaj este sancționată cu cele mai severe instrumente din contract.

82. Subliniem că soluția solicitată prin prezenta contestație corespunde practicii din achizițiile publice care se referă la material rulant. Într-o procedură de achiziție de tramvaie soluționată de CNSC[9], caietul de sarcini prevedea *„garanția funcționării tramvaielor: minim 350.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima)"*, cu un *„parcurs mediu anual de 70.000 km/tramvai"*. Pentru componentele pentru care se ceruse o garanție de 500.000 km fără limită temporală, contestatorul a arătat că, dacă un tramvai ar rămâne nefolosit, s-ar ajunge la *„o garanție perpetuă"*. Autoritatea contractantă a achiesat și a modificat cerința astfel: *„Garanția motoarelor trebuie să fie de minim 350.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima)"*, iar Consiliul a admis contestația în această limită. În aceeași cauză s-a arătat că, prin contractul încheiat de Municipiul București în anul 2021 pentru 100 de tramvaie, garanția era de 5 ani/300.000 km.

83. Garanția alternativă „ani sau kilometri, oricare survine prima" este, așadar, standardul pieței, folosit inclusiv de Municipiul București. Ea nu diminuează protecția autorității, întrucât tramvaiele exploatate normal rămân în garanție 5/8 ani, iar furnizorul răspunde în continuare pentru calitatea produselor. Precizăm că Astra Vagoane nu contestă răspunderea pentru viciile ascunse, care rămâne reglementată distinct (art. 1.1 lit. y) și art. 16.7 din proiectul de contract), ci numai lipsa unei limite pentru garanția completă de funcționare, care include uzura normală.

84. Mai precizăm că autoritatea contractantă nu a justificat în documentație de ce ar avea nevoie de o garanție nelimitată ca rulaj. Or, potrivit jurisprudenței (Curtea de Apel Suceava - Decizia nr. 435/08.08.2023[10]), cerințele excesive, a căror necesitate nu este argumentată convingător de autoritate, trebuie modificate.

85. Solicităm, prin urmare, limitarea garanției Full Warranty la minimum 5 ani sau 350.000 km, oricare survine prima, și corelarea fiecărui an suplimentar ofertat cu încă 70.000 km.

B.3. Obligațiile de instruire și autorizare a personalului și vizitele în fabrică trebuie delimitate

86. Art. 4.1 pct. IV din proiectul de contract obligă furnizorul *„să asigure instruirea și autorizarea personalului desemnat de achizitor pentru activitatea de montaj, punere în funcțiune, probe, activitatea de exploatare, activitatea de întreținere în unitățile achizitorului/utilizatorului și activitatea de service pentru principalele echipamente și agregate și pentru tramvaiul în ansamblu"*, precum și pentru depanarea și intervenția în traseu și pentru asigurarea calității.

87. Clauza **nu** delimitează categoriile de personal și **nici** conținutul instruirii.

88. Activitățile de montaj, punere în funcțiune și probe țin de **procesul industrial al producătorului**, iar *„activitatea de service pentru principalele echipamente și agregate"* include repararea acestora.

89. Formularea actuală a cerinței permite interpretarea că furnizorul trebuie să transfere personalului autorității cunoștințele necesare pentru asamblarea și repararea agregatelor principale, adică ***know-how-ul*** **de fabricație și să instruiască acest personal să execute**

[9] Anexa 6 - Decizia CNSC publicată în Buletinul oficial nr. 2942/2025.

[10] Anexa 4 - Decizia Curții de Apel Suceava nr. 435/08.08.2023.

produsul potrivit licenței de fabricație pe care o deține. Or, obligația depășește ceea ce este necesar pentru exploatarea și întreținerea tramvaielor, care ar trebui să fie scopul instruirii.

90. Programele de instruire detaliate la art. 17.1.5-17.1.10 din proiectul de contract (personal de întreținere, conducători, specialiști pentru tracțiune, echipamente electronice, boghiuri, frâne, uși și pantograf) vor fi asigurate, însă este nelegală stabilirea unei obligații a producătorului de a instrui personalul utilizatorului pentru desfășurarea de activități de montaj, punere în funcțiune, probe și service pentru principalele echipamente și agregate.

91. Activitățile de service sunt, la rândul lor, activități distincte și reglementate, care pot fi desfășurate numai de personal și/sau entități care îndeplinesc condițiile de autorizare și certificare prevăzute de legislația aplicabilă și de reglementările specifice transportului pe șine. Simpla instruire efectuată de furnizor nu poate substitui aceste autorizări și certificări și nu conferă, prin ea însăși, dreptul de a desfășura activități de service. Includerea montajului, a punerii în funcțiune și a probelor în obligația de instruire echivalează, în fapt, cu un transfer de know-how și de alte drepturi de proprietate intelectuală rezultate din licența asupra produsului, care nu constituie obiectul prezentei proceduri.

92. Tramvaiele integrează echipamente și aplicații pe care furnizorul le utilizează în baza unor **licențe acordate de terți producători** (tracțiune, frânare, sisteme electronice și software), precum și soluții tehnice proprii, protejate ca **know-how și secret comercial**.

93. Furnizorul nu poate transmite mai multe drepturi sau cunoștințe decât cele pe care licențele sale îi permit să le transmită. Art. 11.2 din proiectul de contract prevede deja licențe neexclusive și perpetue pentru software-urile de diagnoză și configurare, iar art. 4.1 pct. IV extinde obligația la instruirea pentru service-ul agregatelor, fără nicio limită privind drepturile de proprietate intelectuală preexistente.

94. În aceste condiții, riscul este concret, deoarece utilizatorul (STB SA) desfășoară el însuși activități de reparație și producție în domeniul materialului rulant. Astfel, cunoștințele dobândite prin instruirea pentru montaj, probe și service al agregatelor ar putea fi folosite de acesta în activitatea proprie, în **concurență cu furnizorul**.

95. Secretul comercial este protejat de lege (facem referire la prevederile Legii nr. 11/1991 privind combaterea concurenței neloiale), iar art. 57 din Legea nr. 98/2016 obligă autoritatea să protejeze informațiile tehnice și comerciale ale operatorilor economici. O documentație care impune, fără delimitare, transferul acestor informații, contravine acestor exigențe și principiului proporționalității.

96. Obligația de „*autorizare*" a personalului este, la rândul ei, imposibil de executat în forma actuală. Furnizorul nu este organism de autorizare profesională, astfel că el poate asigura instruirea teoretică și practică, evaluarea cunoștințelor și emiterea certificatelor de absolvire, așa cum prevede chiar art. 17.1.10 lit. e) („*Furnizorul va emite certificate/documente de absolvire sau de participare*"), însă autorizarea pentru exercitarea anumitor activități revine organismelor competente. În orice caz, furnizorul ar putea emite doar adeverințe /documente de absolvire sau de participare.

97. Aceeași problemă rezultă din art. 13.6 din proiectul de contract, care obligă furnizorul să asigure, pe cheltuiala sa, **prezența unei delegații de 6-8 persoane** „*pentru urmărirea procesului de fabricație al troleibuzelor care fac obiectul Contractului*". În afara erorii materiale evidente (obiectul contractului îl constituie tramvaiele), clauza permite accesul nelimitat la fluxurile de fabricație, la procedurile tehnologice și la operațiunile de montaj. Corelată cu art. 4.1 pct. IV din proiectul de contract, ea permite autorității să cunoască întregul proces industrial al furnizorului. Or, scopul legitim al vizitelor, respectiv verificarea stadiului de execuție și a conformității tramvaielor, poate fi atins fără acces la procesele tehnologice interne, și, în orice caz, verificările nu exonerează furnizorul de răspundere pentru calitatea produselor.

98. Solicităm, prin urmare, reformularea art. 4.1 pct. IV din proiectul de contract astfel: *„să asigure instruirea personalului desemnat* de *achizitor pentru activitatea de exploatare* și *de întreținere în unitățile achizitorului/utilizatorului. De asemenea se va realiza și instruirea echipelor de intervenție* în *traseu ale utilizatorului privind activitățile de intervenție care pot fi realizate pe traseu pentru depanare sau pentru eliberarea cât mai rapidă a căii de rulare (acționare manuală a pantografului, defrânare, tractare etc.). Programele de instruire se vor finaliza prin eliberarea unor adeverințe de instruire teoretică* și *practică* pentru *toți participanții, în condițiile Contractului, ale Caietului de sarcini și ale propunerii tehnice*".

99. Solicităm, de asemenea, precizarea că autorizarea profesională revine organismelor competente, introducerea unei clauze de protecție a drepturilor de proprietate intelectuală preexistente și reformularea art. 13.6 astfel: *„La cererea și pe cheltuiala Achizitorului, Furnizorul va permite reprezentanților acestuia efectuarea unor vizite de documentare privind stadiul de fabricație a tramvaielor care fac obiectul Contractului, în perioade stabilite de comun acord între părți. Vizitele nu vor include accesul la fluxurile interne de fabricație, la procesele tehnologice,* la *modul de organizare a producției sau* la *operațiunile de montaj desfășurate* de *Furnizor*". Nu există nicio justificare pentru ca furnizorul să suporte costul deplasărilor reprezentanților Achizitorului, cu atât mai mult cu cât verificările nu îl exonerează de răspunderea pentru calitatea finală a produselor. Totodată, termenul „troleibuzelor" trebuie înlocuit cu „tramvaielor".

B.4. Garanția tehnică de bună execuție este excesivă

100. Potrivit art. 12.8 și 12.10 din proiectul de contract, garanția tehnică de bună execuție reprezintă 10% din prețul contractului fără TVA, este valabilă pentru întreaga perioadă a obligațiilor de garanție și se eliberează *„nu mai devreme de îndeplinirea tuturor obligațiilor de garanție și de predarea ultimei versiuni de software".*

101. Garanția se constituie suplimentar față de garanția de bună execuție de 10%, care acoperă deja prejudiciile din executarea contractului (art. 12.1).

102. Subliniem că tramvaiele se livrează etapizat, în cel mult 28 de luni (art. 6.2 din proiectul de contract), iar garanția fiecărui tramvai curge de la recepția sa. Garanția primului tramvai expiră, prin urmare, cu aproximativ doi ani înaintea garanției ultimului tramvai, la care se adaugă eventualele prelungiri pentru imobilizări și garanția extinsă ofertată (până la 8 ani). Cu toate acestea, întregul cuantum de aproximativ **140,49 milioane de lei** rămâne blocat până la expirarea garanției ultimului tramvai.

103. Pentru tramvaiele ieșite din garanție, furnizorul nu mai datorează prestațiile de garanție acoperite de garanția tehnică, astfel că partea corespunzătoare a garanției tehnice nu mai acoperă niciun risc. Menținerea ei reprezintă doar un cost de finanțare suplimentar pentru furnizor (comisioane bancare pe 8-10 ani, expunerea asumată etc.), care se reflectă inevitabil în preț.

104. Garanția tehnică de bună execuție nu este reglementată de legislația achizițiilor publice. Într-o procedură pentru 100 de autobuze electrice, în care clauzele erau practic identice cu art. 12.7-12.12 din prezentul proiect de contract, Consiliul[11] a reținut că *„solicitarea suplimentară a unei garanții tehnice de bună execuție, de 10 % din valoarea contractului, este excesivă în condițiile în care autoritatea contractantă este deja protejată de clauzele asumate de părți, dar și de dispozițiile de drept comun"*, că autoritatea *„nu poate institui cerințe și clauze vădit disproporționate față de scopul [...] urmărit [...] și de natură a rupe echilibrul contractual"* și a obligat autoritatea să elimine clauzele privind garanția tehnică.

105. Mai mult, cerința constituirii unei garanții tehnice de bună execuție nu a fost impusă în alte proceduri de achiziție de tramvaie din România, cu excepția celor organizate de Municipiul

[11] Anexa 7 - Decizia CNSC publicată în Buletinul oficial nr. 11999/2020.

București. Cuantumul de 10% este lipsit de fundament legal și economic și dublează artificial instrumentele de garantare, alături de garanția de bună execuție propriu-zisă, generând costuri bancare și de imobilizare a capitalului nejustificate și bariere financiare care restrâng concurența (art. 50 din Legea nr. 98/2016).

106. În speță, autoritatea este protejată de garanția de bună execuție de 10%, de penalitățile de 0,04%/zi, de penalitatea de 6.500 lei/zi pentru depășirea termenelor de remediere, de daunele pentru pierderea de prestație și de despăgubirea de 10% din art. 22.2.1. Astfel, garanția tehnică suplimentară nu este necesară pentru atingerea scopului urmărit, fiind excesivă.

107. *În subsidiar*, dacă garanția tehnică ar fi menținută, ea trebuie eliberată etapizat, proporțional cu ieșirea din garanție a tramvaielor.

108. Potrivit art. 12.8 din proiectul de contract, garanția tehnică de bună execuție reprezintă 10% din prețul contractului fără TVA. Ea se constituie *„cu valabilitate pentru întreaga perioadă de derulare a obligațiilor de garanție"*. Art. 12.10 prevede că garanția se eliberează *„nu mai devreme de îndeplinirea tuturor obligațiilor de garanție și de predarea ultimei versiuni de software"*. Prin urmare, întreaga garanție rămâne blocată până când iese din garanție ultimul tramvai livrat.

109. Mecanismul este vădit disproporționat față de felul în care documentația însăși organizează executarea contractului. Tramvaiele se livrează eșalonat, potrivit graficului de livrare, într-un termen de maximum 28 de luni. Garanția Full Warranty curge separat pentru fiecare tramvai, *„de la data recepției fără obiecțiuni a fiecărui tramvai"*. Înainte de expirarea garanției fiecărui tramvai se face o inspecție tehnică distinctă, cu participarea utilizatorului și a furnizorului. Așadar, obligațiile de garanție se sting **succesiv**, vehicul cu vehicul. Cu toate acestea, garanția tehnică rămâne la valoarea integrală până la ultimul tramvai.

110. Consecința practică este excesiv de împovărătoare pentru furnizor, întrucât primele tramvaie recepționate ies din garanție cu aproximativ doi ani înaintea ultimelor. Tot acest timp, furnizorul ar plăti costul instrumentului de garantare pentru o valoare care nu mai acoperă niciun risc corespunzător acelor vehicule. Dacă ofertantul câștigător ar oferta garanția maximă de 8 ani, punctată la factorul de evaluare 2.1, ar trebui să mențină instrumentul la valoarea de 10% timp de peste 10 ani de la semnarea contractului. Plafoanele de expunere bancară ale furnizorului ar rămâne ocupate pe toată această durată. Or, costul se regăsește inevitabil în preț și restrânge cercul ofertanților care pot obține un astfel de instrument, în contradicție cu principiul proporționalității prevăzut la art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016.

111. Atragem atenția asupra faptului că, pentru situați altor tipuri de garanție, legea nu susține blocarea integrală a garanției până la sfârșitul ultimei perioade de garanție. Pentru contractele de furnizare, art. 154^2 alin. (1) din Legea nr. 98/2016 obligă autoritatea să elibereze garanția de bună execuție *„în cel mult 14 zile de la data întocmirii procesului-verbal de recepție a produselor"*.

112. Chiar pentru contractele de lucrări, unde riscul viciilor ascunse este mai mare, legiuitorul a ales eliberarea etapizată. Art. 154^2 alin. (5) prevede eliberarea a 70% din garanție la recepția la terminarea lucrărilor, iar restul de 30% la expirarea perioadei de garanție. Raționamentul legiuitorului este neechivoc: **garanția se diminuează pe măsură ce riscul acoperit se stinge**. O garanție contractuală suplimentară, pe care legea nu o reglementează, nu poate fi mai oneroasă decât garanția legală pe care o dublează.

113. Eliberarea etapizată protejează pe deplin interesul autorității. Art. 12.11 din proiectul de contract îi permite autorității să emită pretenții asupra garanției tehnice în limita penalităților de întârziere și/sau a daunelor. Art. 12.12 din proiectul de contract obligă furnizorul să o reconstituie în 15 zile. Partea de garanție aferentă tramvaielor încă aflate în garanție ar rămâne disponibilă. Doar partea corespunzătoare vehiculelor ieșite din garanție ar fi eliberată, pentru

că pentru acestea furnizorul nu mai datorează prestațiile de garanție acoperite de garanția tehnică, răspunderea pentru viciile ascunse rămânând reglementată distinct.

114. Soluția nu este nouă în practica achizițiilor de vehicule de transport public. Într-o procedură de achiziție a 100 de autobuze electrice, autoritatea contractantă a modificat ea însăși proiectul de contract, ca măsură de remediere, prevăzând că *„garanția tehnică de bună execuție se va elibera în etape, în termen de 15 zile de la ieșirea din garanție a fiecărui lot de câte 25 de autobuze electrice, câte 25% din totalul garanției"* [12]. Aceeași autoritate a recunoscut că rolul garanției tehnice este doar acela de a asigura îndeplinirea obligațiilor *„pe toată perioada de garanție"* a produselor. Prin urmare, garanția trebuie să urmeze, ca valoare, obligațiile pe care le acoperă.

115. Solicităm, așadar, în subsidiar, reducerea cuantumului garanției tehnice de bună execuție la cel mult 5% din prețul contractului fără TVA (art. 12.8) și modificarea art. 12.10 din proiectul de contract, astfel încât garanția să se elibereze etapizat, proporțional cu valoarea seriilor lunare livrate, în termen de maximum 15 zile de la solicitarea furnizorului, după expirarea perioadei de garanție și îndeplinirea tuturor obligațiilor de garanție aferente fiecărei serii lunare recepționate. Eliberarea fiecărei tranșe este condiționată doar de lipsa unor pretenții emise asupra garanției pentru tramvaiele din seria respectivă.

B.5. Despăgubirea fixă de 10% pentru obligațiile care au constituit factori de evaluare este disproporționată

116. Potrivit art. 22.2.1 din proiectul de contract, dacă una dintre obligațiile neexecutate *„a constituit factor de evaluare în cadrul procedurii de atribuire, furnizorul este obligat să despăgubească achizitorul cu o sumă în cuantum de 10% din valoarea contractului"*, adică aproximativ 140,49 mil. lei.

117. În prezenta procedură, factorii de evaluare sunt garanția Full Warranty suplimentară, capabilitatea de livrare și capacitatea de transport.

118. Prin urmare, **întârzierea de o zi a unui singur tramvai** față de graficul accelerat ofertat sau o neexecutare punctuală a unei obligații de garanție **în al șaptelea an** pot atrage despăgubirea integrală de 10% din valoarea contractului.

119. Cuantumul prevăzut în această etapă nu depinde de gravitatea abaterii, de ponderea obligației neexecutate, de prejudiciul efectiv și nici de culpa furnizorului.

120. Sancțiunea forfetară se aplică automat, fără a distinge între o neexecutare totală și o abatere minoră, fără a ține cont de gradul de îndeplinire a contractului și fără a fi condiționată de culpa exclusivă a furnizorului sau de dovedirea unui prejudiciu efectiv. Or, potrivit art. 22.8 din proiectul de contract, pentru fiecare categorie de obligație trebuie să se poată aplica exclusiv penalitățile și daunele expres prevăzute în contract, cu indicarea bazei de calcul și a modalității de determinare a acestora.

121. Unele dintre aceste obligații pot fi afectate de factori externi, independenți de voința furnizorului, precum întârzierile din lanțurile internaționale de aprovizionare sau lipsa temporară a unor componente critice.

122. În plus, clauza nu distinge între neexecutarea culpabilă și cea neimputabilă și se cumulează cu penalitățile de 0,04%/zi plafonate la valoarea contractului (art. 22.1 din proiectul de contract), cu penalitatea de 6.500 lei/zi (art. 22.3 din proiectul de contract) și cu daunele pentru pierderea de prestație de 27,40 lei/km (art. 22.6 din proiectul de contract).

123. Așadar, pentru aceeași abatere, furnizorul poate fi sancționat de mai multe ori. Proiectul de contract instituie deja, în favoarea Autorității contractante, un sistem complet de penalități,

[12] Anexa 8 - Decizia CNSC publicată în Buletinul oficial nr. 289/2022.

care acoperă fiecare formă posibilă de neexecutare: (i) penalități pe zi de întârziere de 0,04%, plafonate la valoarea contractului (art. 22.1); (ii) penalități pe zi de imobilizare a tramvaielor, de 6.500 lei/zi pentru depășirea termenelor de remediere (art. 22.3); (iii) daune pe kilometru pentru pierderea de prestație, de 27,40 lei/km (art. 22.6); și (iv) despăgubirea fixă de 10% raportată la valoarea întregului contract (art. 22.2.1). Penalitățile se suprapun, astfel că aceeași neexecutare (de exemplu, imobilizarea unui tramvai în perioada de garanție) atrage, simultan, penalitatea zilnică, daunele pe kilometru și, dacă obligația a constituit factor de evaluare, despăgubirea de 10% din valoarea contractului. În aceste condiții, prejudiciul Autorității contractante este deja integral acoperit prin penalitățile calculate în funcție de durata și de întinderea efectivă a neexecutării, iar despăgubirea suplimentară raportată la valoarea contractului nu mai are nicio justificare: ea nu compensează un prejudiciu, ci dublează sancțiunile pentru aceeași faptă.

124. Mai subliniem și faptul că asimetria răspunderii este evidentă, întrucât răspunderea autorității contractante pentru întârzierea la plată este **plafonată** la valoarea plății neefectuate (art. 22.2), iar pentru motive bugetare este **exclusă** complet (art. 18.3).

125. În practica sa, Consiliul a cenzurat clauze similare. Într-o procedură de atribuire a unui acord-cadru, Consiliul[13] a reținut că *„penalitatea de 10% din valoarea contractului subsecvent pentru o executare necorespunzătoare este injustă față de încadrarea necorespunzătoare a prestației sau nepredicitibilitatea unui posibil prejudiciu, creându-se premisele unui dezechilibru contractual”* și că *„este necesară revizuirea clauzei [...] prin diminuarea cuantumului exagerat al daunelor-interese imputabile prestatorilor”*, precum și că plata daunelor-interese trebuie să intervină numai pentru *„neexecutarea culpabilă”* a obligațiilor. Consiliul a admis contestația și a obligat autoritatea la remediere.

126. Mai mult, într-o altă procedură[14], autoritatea contractantă **a eliminat** ea însăși, ca măsură de remediere, clauza privind *„despăgubirea forfetară de 10% din valoarea contractului”*, iar Consiliul a reținut criticile corespunzătoare ca rămase fără obiect.

127. Clauza nu este, așadar, indispensabilă protecției interesului public. Această clauză are natura unei clauze penale, iar instanța ar putea reduce ulterior penalitatea vădit excesivă, iar caracterul excesiv se apreciază *„nu [...] in abstracto la procentul în care se exprimă clauza penală, ci, în concret, la cuantumul obligației principale”* (Curtea de Apel Oradea, Decizia nr. 79/25.03.2024[15]). Această posibilitate ulterioară, aleatorie și costisitoare, nu înlătură însă obligația autorității de a stabili de la început clauze proporționale. Ofertanții trebuie să își calculeze prețul în funcție de clauza scrisă, nu de o eventuală reducere judiciară.

128. Solicităm, prin urmare, eliminarea art. 22.2.1 din proiectul de contract, întrucât clauza nu este necesară protecției interesului public, astfel cum rezultă din practica Consiliului și din conduita altor autorități contractante, care au renunțat ele însele la despăgubirea forfetară de 10%.

B.6. Documentația de atribuire trebuie să îngrădească accesul operatorilor economici din state terțe care nu au încheiat cu Uniunea un acord privind accesul la piețele de achiziții publice

129. Documentația de atribuire nu cuprinde nicio regulă privind participarea operatorilor economici din state terțe care nu sunt parte la Acordul privind achizițiile publice (GPA) și nici la un alt acord internațional încheiat cu Uniunea Europeană care să garanteze accesul egal și reciproc pe piețele de achiziții publice (în continuare, **„State Terțe Neacoperite”**). Omisiunea din

[13] Anexa 9 - Decizia CNSC publicată în Buletinul oficial nr. 1661/2024.

[14] Anexa 10 - Decizia CNSC publicată în Buletinul oficial nr. 2822/2025.

[15] Anexa 11 - Decizia Curții de Apel Oradea nr. 79/25.03.2024.

documentație lasă deschisă participarea unor asemenea operatori, fără ca ofertanții să cunoască, la data depunerii ofertelor, dacă și în ce condiții aceștia vor fi admiși.

130. Prin Hotărârile din 22 octombrie 2024, Kolin (C-652/22), și din 13 martie 2025, CRRC Qingdao Sifang (C-266/22), Curtea de Justiție a Uniunii Europene a stabilit că operatorii economici din state terțe neacoperite nu intră în domeniul de aplicare personal al directivelor în materia achizițiilor publice. Astfel, „autoritățile naționale nu sunt competente să facă aplicabile, în privința operatorilor economici din țări terțe care nu au încheiat un acord internațional cu Uniunea care să asigure accesul egal și reciproc pe piețele de achiziții publice, dispozițiile naționale care transpun normele cuprinse în Directiva 2014/25" (Hotărârea Kolin, punctul 67). Cauza CRRC Qingdao Sifang a confirmat același raționament în privința Directivei 2014/24/UE, aplicabilă și prezentei proceduri, și a privit chiar o procedură organizată în România în temeiul Legii nr. 98/2016.

131. Curtea a reținut, totodată, că dreptul Uniunii nu interzice participarea acestor operatori, însă decizia de a o permite, de a o limita sau de a aplica modalități de tratament diferențiate revine autorității contractante, cu ocazia fiecărei proceduri (Hotărârea Kolin, punctul 47; Hotărârea CRRC Qingdao Sifang, punctul 66). În același sens, documentul publicat de Comisia Europeană pentru aplicarea unitară a celor două hotărâri arată că „acordarea unui astfel de acces este o decizie care revine autorității contractante/entității contractante competente" (punctul 6.3)[16].

132. Autoritatea contractantă nu se poate sprijini, pentru a tranșa această chestiune, pe art. 3 alin. (1) lit. jj) din Legea nr. 98/2016 și pe Ordinul comun nr. 300/549/2021. Curtea a constatat că, în lipsa unei abilitări din partea Uniunii, statelor membre le este interzis să legifereze în domeniul politicii comerciale comune, astfel că legislația națională care impune autorității contractante să excludă acești operatori „nu putea fi aplicată" (Hotărârea CRRC Qingdao Sifang, punctul 64). Interdicția operează simetric: statele membre nu pot nici să acorde, nici să refuze, prin act normativ, accesul acestor operatori (Hotărârea Kolin, punctul 57; Explicațiile Comisiei Europene, punctul 3.1). Prin urmare, singurul instrument prin care accesul poate fi reglementat este chiar documentația de atribuire.

133. Odată ce legea nu mai oferă o regulă aplicabilă, tăcerea documentației licitației nu este neutră. Principiul transparenței și obligația de informare „completă, corectă și explicită" (art. 2 alin. (2) lit. d) din Legea nr. 98/2016 și art. 20 alin. (2) din HG nr. 395/2016) impun ca regula privind accesul la procedură să fie cunoscută de toți ofertanții înainte de depunerea ofertelor, iar nu stabilită ulterior, cu ocazia evaluării sau în faza căilor de atac. Condițiile de participare trebuie să fie clare, precise și neechivoce (Hotărârea CAS Succhi di Frutta, C-496/99 P).

134. Or, riscurile lipsei unei asemenea reguli nu sunt teoretice. În procedura de achiziție a 20 de tramvaie organizată de Municipiul Ploiești, un operator din Republica Turcia, stat terț neacoperit, a contestat rezultatul procedurii, iar Curtea de Apel Ploiești, prin Decizia civilă nr. 857/13.07.2026, pronunțată în dosarul nr. 640/42/2026, a admis excepția inadmisibilității și a respins contestația acestuia ca inadmisibilă[17]. Litigiul a întârziat însă atribuirea contractului cu mai multe luni, iar pentru un proiect finanțat din fonduri europene, cu termen de eligibilitate a cheltuielilor la 31.12.2029, o asemenea întârziere pune în pericol însăși finanțarea.

135. Totodată, admiterea unor asemenea operatori afectează, totodată, **egalitatea de tratament** dintre ofertanți. Astfel cum am arătat la secțiunea B.1.3 de mai sus, **operatorii din anumite state terțe beneficiază de finanțări și ajutoare publice acordate de statul de origine pentru**

[16] Anexa 13 - Explicațiile Comisiei Europene privind aplicarea Hotărârilor CJUE în cauzele C-652/22 (Kolin) și C-266/22 (CRRC Qingdao Sifang), în original și în traducere autorizată.

[17] Anexa 12 - Încheierea Curții de Apel Ploiești din 03.09.2026, dosar nr. 640/42/2026, care reține soluția din Decizia civilă nr. 857/13.07.2026.

participarea la licitațiile din afara granițelor, fără a fi supuși disciplinei ajutoarelor de stat din dreptul Uniunii.

136. Mai precizăm că acești operatori nu pot invoca, în căile de atac, normele de transpunere a directivelor, ceea ce creează un regim juridic asimetric între participanții la aceeași procedură.

137. Prin urmare, excluderea solicitată este proporțională și nu afectează operatorii din statele membre și nici pe cei din statele terțe acoperite de GPA sau de acorduri bilaterale cu Uniunea, care își păstrează accesul integral la procedură.

138. Măsura privește exclusiv operatorii cărora dreptul Uniunii nu le recunoaște un drept de acces și protejează interesul autorității contractante de a atribui contractul în termen, fără litigii suplimentare.

139. Solicităm, prin urmare, obligarea Autorității contractante să completeze fișa de date și celelalte documente ale documentației de atribuire cu o prevedere expresă prin care participarea la procedură, inclusiv în calitate de ofertant, ofertant asociat, subcontractant sau terț susținător, este rezervată operatorilor economici stabiliți în statele membre ale Uniunii Europene și în statele terțe care au încheiat cu Uniunea un acord internațional ce garantează accesul egal și reciproc pe piețele de achiziții publice, cu precizarea că ofertele operatorilor din alte state terțe vor fi respinse.

B.7. Încadrarea ca defect sistematic trebuie să se realizeze pe baza unei expertize tehnice independente (art. 16.6 din proiectul de contract)

140. Potrivit art. 16.6 din proiectul de contract, dacă un defect se repetă la mai mult de 10% din tramvaiele livrate, acesta reprezintă un defect sistematic. Or, pragul numeric nu poate conduce, automat, la concluzia existenței unui defect de concepție sau de fabricație. Aceeași manifestare poate avea cauze diferite, inclusiv modul de exploatare, intervențiile Utilizatorului sau factori externi.

141. Calificarea unui defect ca sistematic atrage obligații de reproiectare și/sau înlocuire la nivelul întregului parc, cu costuri foarte mari. O consecință de o asemenea gravitate trebuie să se întemeieze pe o analiză tehnică de cauză-rădăcină, efectuată obiectiv.

142. Solicităm, prin urmare, completarea art. 16.6 astfel: *„Încadrarea unei neconformități ca defect sistematic se va realiza pe baza unei analize tehnice efectuate, pe cheltuiala comună a părților, de către un expert tehnic independent stabilit de comun acord între Achizitor și Furnizor, analiză care va confirma sau infirma, după caz, existența unei cauze tehnice imputabile Furnizorului".*

B.8. Utilizarea pieselor din alte surse trebuie condiționată de acordul furnizorului (art. 17.1.12 din proiectul de contract)

143. Art. 17.1.12 din proiectul de contract permite Utilizatorului să achiziționeze de pe piață materiale, subansamble și agregate și să le monteze, fără ca tramvaiul să iasă din garanție.

144. Furnizorul răspunde, astfel, pentru produse asupra cărora **nu are niciun control** și pentru care **nu poate verifica proveniența, trasabilitatea, condițiile de depozitare, conformitatea tehnică și compatibilitatea cu configurația vehiculului.**

145. În plus, clauza contravine principiului proporționalității, întrucât transferă asupra furnizorului un risc pe care acesta nu îl poate gestiona și, deci, nici evalua în preț.

146. Solicităm, prin urmare, modificarea art. 17.1.12 astfel: *„Utilizatorul poate achiziționa de pe piață materiale, subansamble și agregate de origine (identice cu cele din echiparea inițială a tramvaiului) cu acordul prealabil și punctual al Furnizorului și pot fi utilizate pentru înlocuirea celor defecte (atunci când vina nu este a Furnizorului) fără ca Furnizorul să scoată tramvaiul din garanție".*

B.9. Regimul stocurilor minime de piese trebuie să excludă penalitățile pentru cauze externe și să permită actualizarea prețurilor

147. Art. 17.1.2, 17.1.3 și 17.3.9 din proiectul de contract, precum și Nota din Anexa 1.5, impun constituirea și menținerea permanentă a unor stocuri minime de piese, consumabile și agregate, sub sancțiunea perceperii automate de penalități.

148. Clauzele nu reglementează situațiile obiective generate de sincopele din lanțurile internaționale de aprovizionare, de termenele extinse de fabricație ale subfurnizorilor de componente feroviare sau de lipsa temporară de pe piață a anumitor subansamble.

149. Aplicarea automată a penalităților în lipsa culpei furnizorului contravine principiului răspunderii contractuale subiective, întemeiate pe culpă. Totodată, art. 17.1.3 și art. 17.3.9 au un conținut identic, ceea ce impune unificarea lor.

150. În plus, reconstituirea stocurilor de primă dotare (Anexele 1.4 și 1.5), consumate în urma unor evenimente neimputabile furnizorului (evenimente de circulație, acte de vandalism, evenimente neprevăzute), poate fi solicitată oricând pe parcursul celor 28 de luni de livrare și al celor minimum 5 ani de garanție. Or, menținerea unor prețuri fixe pe o durată cumulată de peste 7 ani, în condițiile fluctuației inevitabile a costurilor materiilor prime, energiei și manoperei, creează un risc financiar nesustenabil și imposibil de evaluat la ofertare.

151. Solicităm, prin urmare, completarea art. 17.1.3 (cu eliminarea textului duplicat din art. 17.3.9) astfel: *„Furnizorul nu va răspunde și nu va datora penalități pentru întârzierile privind constituirea sau reconstituirea stocurilor minime generate de cauze externe aflate în afara controlului său rezonabil (inclusiv sincope în lanțurile de aprovizionare, termene de fabricație ale subfurnizorilor sau lipsa temporară a componentelor pe piață), cu condiția notificării prealabile a Achizitorului/Utilizatorului și prezentării documentelor justificative relevante de la producători/furnizori”*, precum și completarea Notei din Anexa 1.5 și a art. 17.6.2 lit. b) astfel: *„În cazul în care Utilizatorul solicită Furnizorului livrarea de piese, materiale sau agregate pentru reconstituirea stocului de rezervă consumat în urma unor evenimente neimputabile Furnizorului (accidente de circulație, acte de vandalism, evenimente neprevăzute), prețurile acestora se vor actualiza anual, la fiecare 12 luni de la data semnării Contractului, în funcție de evoluția Indicelui Prețurilor Producției Industriale (IPPI) / Indicelui Prețurilor de Consum (IPC) publicat de Institutul Național de Statistică (INS) pentru perioada de referință”*.

B.10. Cerința privind podeaua 100% coborâtă este contradictorie

152. Caietul de sarcini (cap. 3.4.1.2, tabelul „Cerințe obligatorii/caracteristici minimale obligatorii”, rândul „Podeaua în interior”) prevede: *„Podeaua va fi 100% coborâta pe toata suprafața destinata calatorilor in picioare. Panta maximă acceptată in zona longitudinala 8 %”*.

153. Subliniem că cerința este contradictorie întrucât dacă podeaua trebuie să fie 100% coborâtă pe toată suprafața de stat în picioare, nu pot fi acceptate denivelări de 8%, iar dacă se acceptă asemenea denivelări, podeaua nu mai este 100% coborâtă.

154. Mai mult, nicio normă în vigoare nu permite denivelări ale podelei în plan longitudinal în cazul tramvaielor. Panta longitudinală de 8% este preluată din reglementările aplicabile exclusiv autovehiculelor rutiere din categoriile M2 și M3, respectiv din Anexa 8, pct. 3.5 din Regulamentul nr. 107 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) privind omologarea vehiculelor din categoria M2 sau M3 în ceea ce privește construcția lor generală.

155. Clasificarea categoriilor M2 și M3 este reglementată în Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și

unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE, unde la articolul 4 alineatul (1) litera (a) punctele (ii) și (iii) se definesc următoarele:

(ii) Categoria M2: autovehicule cu mai mult de opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto și care au o masă maximă care nu depășește 5 tone, indiferent dacă respectivele autovehicule au un spațiu pentru pasageri în picioare;

(iii) Categoria M3: autovehicule cu mai mult de opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto și care au o masă maximă care depășește 5 tone, indiferent dacă respectivele autovehicule au un spațiu pentru pasageri în picioare.

156. Astfel, categoriile M2 și M3 sunt definite la art. 4 alin. (1) lit. (a) pct. (ii) și (iii) din Regulamentul (UE) 2018/858 și privesc autovehicule, iar nu tramvaie.

157. O cerință contradictorie încalcă obligația de informare completă, corectă și explicită (art. 2 alin. (2) lit. d) din Legea nr. 98/2016 și art. 20 alin. (2) din HG nr. 395/2016) și conduce la oferte necomparabile. Solicităm, prin urmare, eliminarea sintagmei privind panta maximă acceptată de 8% și reformularea cerinței astfel: *„Podeaua va fi 100% coborâtă pe toată suprafața destinată călătorilor în picioare, fără denivelări sau pante longitudinale"*.

B.11. Conținutul garanției Full Warranty și răspunderea pentru lucrările de întreținere planificată trebuie corelate (pct. 3.5.1.1 și 3.5.1.3 din caietul de sarcini)

158. Pct. 3.5.1.1 din caietul de sarcini include în garanția Full Warranty „manopera" și „activitățile de întreținere planificată" și limitează cheltuielile Achizitorului la energia electrică, piesele și materialele pentru reparații datorate accidentelor, curățenie și salariile conducătorilor de vehicule, fără a menționa manopera personalului de întreținere al Utilizatorului.

159. În schimb, pct. 3.5.1.3 prevede expres că lucrările de întreținere planificată se execută de personalul Utilizatorului, instruit de furnizor, *„sub supravegherea și răspunderea reprezentantului furnizorului"*.

160. Contradicția nu permite ofertanților să fundamenteze costurile cu forța de muncă și creează incertitudine cu privire la răspunderea pentru executarea lucrărilor. Furnizorul nu poate răspunde pentru lucrări executate efectiv de personal aflat în subordinea Utilizatorului, asupra căruia nu exercită autoritate directă. El poate răspunde pentru instruire, documentația tehnică, corectitudinea instrucțiunilor și asistența tehnică acordată, însă nu pentru erorile de execuție ale personalului Utilizatorului.

161. Solicităm, prin urmare, modificarea pct. 3.5.1.1 astfel: *„Full Warranty - garanția completă de funcționare include obligațiile și prestațiile prevăzute în caietul de sarcini, respectiv asigurarea de către Furnizor, pe costurile sale, a pieselor, materialelor, consumabilelor, documentației tehnice, instruirii personalului Utilizatorului, suportului tehnic, supravegherii activităților de întreținere planificată, precum și a manoperei aferente remedierii defecțiunilor survenite în perioada de garanție"*, iar a pct. 3.5.1.3 astfel: *„Lucrările vor fi executate de personalul Utilizatorului, instruit de furnizor și sub supravegherea reprezentantului furnizorului"*.

***

În drept: art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016, precum și celelalte dispoziții legale la care am făcut referire.

În probațiune: înscrisuri.

TZA

ASTRA VAGOANE CĂLĂTORI SA

prin SCA Țuca Zbârcea & Asociații

Digitally signed by
VLAD SIRTA
RO
2026.11.15 17:53:58