

AP 2019 - 61 / 13.02.2019

Către: Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor ("CNSC")

Adresa: București, str. Stavropoleos nr. 6, sector 3

Fax: 021.310.46.42

E-mail: office@cnsr.ro

CC: Municipiul Timișoara – Serviciul Achiziții Publice cam. 223 ("Municipiul Timișoara")

Adresa: Timișoara, Bd. C.D. Loga nr. 1, jud. Timiș

E-mail: achizitii publice@primariatm.ro

Ref: Contestație în legătura cu procedura de achiziție publică având denumirea "Furnizare TRAMVAIE NOI aferent proiectului "Înnoirea Flotei de Tramvaie"

Stimați Domni,

Subscrisa „, societate comercială de naționalitate română,
cu sediul social în înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului
de pe lângă Tribunalul , având Codul Unic de Înregistrare
cont bancar , telefon

, e-mail. reprezentată prin domnul
cu în calitate de Director General Adjunct (denumită în cele ce urmează "Potențialul
Ofertant"), în calitate de operator economic interesat să participe și să depună ofertă, singur
sau în asociere cu terți operatori economici, în cadrul procedurii de achiziție publică denumită "
Furnizare TRAMVAIE NOI aferent proiectului "Înnoirea Flotei de Tramvaie" și inițiată
de către Municipiul Timișoara (denumită în cele ce urmează "Procedură"),

în contradictoriu cu

Formulează, în temeiul dispozițiilor art. 4 coroborate cu cele ale art. 8 și urm., cu modificările ulterioare (denumită în cele ce urmează "*Legea 101*"), prezenta

cu privire la prevederile Documentației de Atribuire și a Caietului de Sarcini publicate de Municipiul Timișoara în calitate de autoritate contractantă în SICAP sub nr. CN1008653 din data de 02.02.2019, rugându-vă să dispuneți măsurile de remediere a Documentației de Atribuire constând obligarea Municipiului Timișoara să modifice documentația de atribuire, respectiv modificarea Caietului de Sarcini, după cum este detaliat la secțiunea 2 de mai jos, referitoare la fondul cauzei.

In fact,

La data de 02.02.2019, Municipiului Timișoara a publicat în calitate de autoritate contractantă în SICAP anunțul de participare numărul CN1008653, precum și documentația de atribuire care urmează a fi utilizată în cadrul Procedurii, criteriul de atribuire fiind cel mai bun raport calitate-preț.

În cadrul Cafetului de Sarcini care stă la baza desfășurării Procedurii, Municipiul Timișoara a inclus mai multe prevederi care încalcă dispozițiile Legii nr. 98/2016, cu modificările ulterioare (denumită în cele ce urmează "**Legea 98**") care încalcă principiile care trebuie să stea la baza Procedurii, respectiv:

- Principiul nediscriminării, prevăzut de dispozițiile art. 2 alin. (2) lit. a) din Legea 98;
- Principiul tratamentului egal, prevăzut de dispozițiile art. 2 alin. (2) lit. b) din Legea 98;
- Principiul transparenței, prevăzut de dispozițiile art. 2 alin. (2) lit. d) din Legea 98;
- Principiul proporționalității, prevăzut de dispozițiile art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea 98.

De asemenea, prin prevederile criticate, Caietul de Sarcini și, implicit, procedura, încalcă principiile stabilite de Legea nr. 500/2002, cu modificările ulterioare, respectiv utilizarea eficientă a fondurilor publice.

În fine, o parte dintre aceste prevederi, denotă faptul că la redactarea Caietului de Sarcini nu au fost luate în considerare aspecte operaționale care țin de fluxul tehnologic al proiectării, construcției, omologării și livrării de tramvaie în conformitate cu cerințele Caietului de Sarcini.

2. Cu privire la fondul cauzei

	Cerința din Caietul de Sarcini	Aspecte contestate
2.1	Cerința de la "1.4. Termene de livrare, recepție, plată și garanție", pag. 3 "Primul tramvai va fi livrat în maxim 18 luni de la data primului ordin de începere, inclusiv omologarea acestuia, iar restul tramvaielei vor fi livrate în maxim 12 luni de la ordinul de începere."	Cerință neclară Solicităm Autorității Contractante să confirme că livrarea restului tramvaielei se va face după livrarea primului tramvai, iar ordinul de începere a producției restului tramvaielei va fi emis după omologarea și livrarea primului tramvai. Astfel cum este formulată în prezent, solicitarea pare imposibil de îndeplinit în contextul în care pentru primul tramvai este un termen de livrare de 18 luni de la ordinul de începere, iar pentru restul de tramvaie, termenul este de 12 luni calculate tot de la ordinul de începere.
2.2	Cerința de la "1.6. Cadrul legislative și reglementativ", pag. 3 "Tramvaiul va fi omologat în Europa și în România"	Cerință restrictivă Solicităm Autorității Contractante să reformuleze: "Tramvaiul va fi omologat în România", deoarece este vorba despre un produs nou, proiectat și construit în conformitate cu specificațiile Municipiului Timișoara, care va fi testat și omologat în România.
2.3	Cerința de la "1.5. Definiții", pag. 3 "Se admit rampe în dreptul ușilor, mai mici de 6%, cu diferențe de nivel de maxim 50 mm între începutul și sfârșitul rampei."	Există contradicție între: "diferențe de nivel de maxim 50 mm între începutul și sfârșitul rampei" și $350-320 = 30$ mm Cerința "Se admit rampe în dreptul ușilor, mai mici de 6%, cu diferențe de nivel de maxim 50 mm între începutul și sfârșitul rampei." este restrictivă
2.4	Cerința de la "1.8. Caracteristici tehnice principale", pag. 4 "Înălțime maximă podea = 350 mm (măsurată de la nivelul sinei)"	Conform ECE-ONU R107 în privința vehiculelor M2 și M3 "Panta oricărui pasaj, pasaj de acces la suprafața de podea între orice scaun de podea sau spațiu pentru scaunul cu roțile și cel puțin o intrare și o
2.5	Cerința de la	

	"1.8. Caracteristici tehnice principale", pag. 4 "Înălțime maximă podea în dreptul ușilor = 320 mm (măsurată de la nivelul șinei)"	ieșire sau o intrare și ieșire combinată nu trebuie să depășească 8%". Cerința "Înălțimea maximă în dreptul ușilor = 320 mm (măsurată de la nivelul șinei) este restrictivă Solicităm Autorității Contractante să accepte: a) "Înălțimea maximă în dreptul ușilor = 350 mm (măsurată de la nivelul șinei)", aceasta fiind dimensiunea care asigură cea mai mare concurență potențială. b) "Înclinarea maximă a podelei de 8%"
2.6	Cerința de la "1.8. Caracteristici tehnice principale", pag. 4 "Culoar minim de trecere între scaune = 650 mm"	Cerința este restrictivă. Solicităm ca Autoritatea Contractantă să accepte ca lățime minimă a culoarului de trecere pentru călători o lățimea de 600 mm, aceasta fiind de natură a asigura respectarea standardelor în domeniu.
2.7	Cerința de la "2.2. Boghiul/ agregatul de rulare", pag. 9 "Aceste agregate, pe lângă funcțiile de bază, precum: ... trebuie să corespundă și din punctul de vedere al realizării criteriului de podea complet coborâtă de toată lungimea tramvaiului, respective al culoarului minim de trecere de 650 mm"	
2.8	Cerința de la "1.8. Caracteristici tehnice principale", pag. 4 "Lățimea minimă a ușilor de urcare = 1.300 mm"	Solicităm ca Autoritatea Contractantă să reformuleze: "Lățimea minimă a ușilor <i>duble</i> de urcare", în caz contrar putându-se ajunge la uși de dimensiuni duble față de cele solicitate de Autoritatea Contractantă.
2.9	Cerința de la "1.8. Caracteristici tehnice principale", pag. 4 Viteze maxime atinse în condiții de linie dreaptă și rampă nulă: - 70 km/ h (tramvai încărcat 60%) - 65 km/ h (tramvai încărcat maxim)	Cerința este neclară. După cât timp sau după câți metri de la pornire trebuie atinsă viteza? Dacă se asigură accelerațiile impuse, viteza nu poate fi condiționată decât de viteza maximă constructivă (la care dinamica vagoanelor de tramvai este corespunzătoare), deci această cerință ar trebui înlocuită cu: "Viteza maximă constructivă"
2.10	Cerința de la "1.8. Caracteristici tehnice principale", pag. 4	Cerința este neclară. Solicităm ca Autoritatea Contractantă să precizeze dacă deplasarea trebuie să se facă

	"Funcționare în condiții de tensiune redusă (de exemplu stații de spălare) = 60 – 80 Vcc	la încălzire maximă sau gol și viteza de deplasare
2.12	Cerința de la "1.8. Caracteristici tehnice principale", pag. 4 "Consum specific de energie (fără climatizare) = maxim 60 Wh/ t*km"	Cerința este neclară. Solicităm ca Autoritatea Contractantă să precizeze în ce condiții de funcționare trebuie să fie determinările.
2.13	Cerința de la "2.1.2. Uși de acces", pag. 5 "Fiecare din aceste uși duble trebuie să aibă o deschidere de cel puțin 1.300 mm și o înălțime de cel puțin 2.100 mm"	Cerința este restrictivă: Conform SR EN 14752:2015, pct 4.1.1.2 înălțime minimă, "Ușile trebuie să aibă o înălțime de trecere fără restricții de minimum 1900 mm" Solicităm ca Autoritatea Contractantă să stabilească pentru ușile de acces înălțimea de cel puțin 2.000 mm, pentru asigurarea unei concurențe cât mai largi
2.14	Cerința de la "2.1.2. Uși de acces", pag. 5 "Precizăm că nu se acceptă uși cu o singură foaie, iar numărul de uși duble va fi stabilit de fiecare ofertant, dar nu mai puțin de 3."	Cerința este restrictivă: Solicităm Autorității Contractante să elimine cerința "Precizăm că nu se acceptă uși cu o singură foaie" și reformuleze cerința astfel: "Numărul de uși duble va fi stabilit de fiecare ofertant, dar nu mai puțin de 3 uși duble."
2.15	Cerința de la "2.1.6. Rampa de urcare pentru cărucioare", pag. 5 "Pentru cărucioare de copii și persoanele cu dizabilități care folosesc scaune cu rotile, se va prevedea o platformă rabatabilă cu acționare manuală, situată la cea mai apropiată ușă dublă de acces fără de postul de conducere"	Formularea acestei cerințe arată că nu sunt excluse ușile simple, astfel că solicităm Autorității Contractante să clarifice dacă sunt avute în vedere sau nu ușile simple.
2.16	Cerința de la "2.1.11. Monitorul și fastatura", pag. 9 "... Afişajul pentru distanţa de frânare:"	Cerința este neclară Solicităm Autorității Contractante să clarifice această cerință
2.17	Cerința de la "2.2. Boghiul/ agregatul de rulare", pag. 9 "În ofertă se vor prezenta, de asemenea, certificatul ISO 9001 al producătorului de agregatului de rulare, respectiv buletine de încercări emise de laboratoare autorizate în România"	Cerința restrictivă Solicităm Autorității Contractante să accepte ca buletinele de încercări emise de laboratoare autorizate în România sau UE pentru probele la oboseală și solicitări ciclice din care să reiasă comportarea corespunzătoare pentru toate componentele

	sau UE pentru probele la oboseală și solicitări ciclice din care sa reiasa comportarea corespunzătoare pentru toate componentele boghiului."	boghiului să fie prezentate în cadrul procesului omologare.
2.18	Cerința de la "2.2.1. Aparatul de rulare/ osia montată", pag. 9 "Uzura admisibilă pe diametru a roșilor va fi de 80 mm, pentru care bandajele vor fi prevăzute cu semnul limitei de uzură."	Cerința restrictivă Nici roțile tramvaielor cu podea înaltă nu au uzura admisibilă 80 mm sau ale materialului rulant în general. La acestea uzura admisibilă pe diametru este de aproximativ 70 mm (de la marginea tesiturii exterioare a bandajului la semnul limitei de uzura sunt sub 35 mm). Se poate solicita capacitatea de a utiliza roțile un anumit parcurs (număr de km), deși acesta este dependent de specificul infrastructurii. Solicităm Autorității Contractante să renunțe la această cerință
2.19	Cerința de la „2.2.1. Aparatul de rulare/ osia montată”, pag. 10 "Obligatoriu, tramvaiul va fi dotat cu sistem de siguranță tampon anticrash conform EN 15227+A1/2011"	Cerința este neclară Solicităm ca Autoritatea Contractantă să clarifice dacă se dorește montarea tamponelor anticrash conform EN 15227+A1/2011, doar la partea din față a tramvaiului.
2.20	Cerința de la „2.2.1. Aparatul de rulare/ osia montată”, pag. 10 "Obligatoriu, tramvaiul va fi dotat cu ..., sistem de ungere automată a buzei bandajului cu comandă centralizată"	Cerința este restrictivă întrucât există și alte soluții tehnice fiabile, de exemplu sistem stick-grafit; Solicităm Autorității Contractante să accepte și alte soluții fiabile de ungere a buzei bandajului
2.21	Cerința de la „2.2.2. Grupul motor electric de tracțiune/ transmisie mecanică”, pag. 10 "Motorul va fi realizat în construcție minim IP 54. Aerul de răcire va fi total separat de bobinaje. Va fi dotat cu filtre de aer fără consumabile și cu separator pentru colectarea excesului de umiditate, asigurându-se astfel o bună funcționare a acestuia în condițiile grele de mediu (poluat cu praf, pulberi, umiditate excesivă etc.). Gurile de ventilație vor fi poziționate la partea superioară."	Cerința este restrictivă Solicităm Autorității Contractante să accepte și alte soluții alternative
2.22	Cerința de la „2.2. Boghiul/ agregatul de rulare”, pag. 9	Cerința este neclară. Solicităm Autorității Contractante să clarifice această cerință

	"Ansamblul motor/ reductor va fi total suspendat."	
2.23	Cerința de la „2.2.2. Grupul motor electric de tracțiune/ transmisie mecanică”, pag. 10 "Motorul de tracțiune și transmisia mecanică asociată vor fi considerate un ansamblu."	Cerința este restrictivă, întrucât există soluții fiabile cu cuplaj și reductor (atac de osie) montat pe osie. Solicităm Autorității Contractante să accepte și alte soluții alternative
2.24	Cerința de la „2.2.2. Grupul motor electric de tracțiune/ transmisie mecanică”, pag. 11 "Grupul motor/ reductor, total suspendat, va fi fixat cu elemente elastic de mare fiabilitate."	Cerința este restrictivă, întrucât există soluții fiabile cu cuplaj și reductor (atac de osie) montat pe osie și motorul de tracțiune complet suspendat (fixat pe rama boghiului). Solicităm Autorității Contractante să accepte și alte soluții alternative
2.25	Cerința de la "1.8. Caracteristici tehnice principale", pag. 4 "Autonomie de mers = Minim 10 km fără servicii auxiliare"	Cerință neclară Solicităm Autorității Contractante să clarifice:
2.26	Cerința de la "2.3.2. Unitate de energie electrică", pag. 13 "Instalația de forță cuprinde: - o autonomie de mers de minim 10 km; - parametrii de tracțiune identici ca și în cazul captării energiei de la rețea;"	1. În cazul funcționării în regim autonom parametrii de tracțiune trebuie să fie identici ca și în cazul captării energiei electrice sau trebuie să fie 50% din cei obținuți în cazul captării energiei electrice? 2. În cazul funcționării în regim autonom parametrii de tracțiune care este viteza maximă pe care trebuie să o atingă tramvaiul 25 km/h sau 50 km/h?
2.27	Cerința de la „2.3.2. Unitate de energie electrică”, pag. 13 "Pentru mersul în regim autonom, tramvaiul, la capacitate maximă de încărcare, trebuie să dezvolte parametrii de tracțiune la 50% din parametrii asigurați în condiții normale de captare a energiei electrice de la rețea. Viteza maximă admisă pe traseul destinat mersului autonom este de 50 km/h, conform prevederilor Codului Rutier."	- 3. În ce condiții se determină parcursul în regim autonom? a) Caracteristicile liniei (declivitate, număr de curbe, caracteristicile curbilor, etc.); b) Număr de opriri; c) Condiții medii. 4. Ce se înțelege prin exprimarea "Fără servicii auxiliare". Se înțelege "fără climatizare, fără iluminat"?
2.28	Cerința de la „2.5.3. Aparatul de cuplare”, pag. 18 "Dacă un tramvai încărcat la maxim se defectează pe traseu, trebuie asigurată	Cerință neclară Solicităm Autorității Contractante să clarifice, dacă un tramvai în funcțiune încărcat la maxim trebuie să demareze de

	posibilitatea ca un altul să-l tracteze/împingă, inclusiv pe rampa maximă din rețeaua de transport, respectiv și atunci când coeficientul de aderență roată/șină are valoarea minimă. Aparatul de cuplare va fi mascat în caroserie, iar capacul va fi rabatabil printr-un sistem fiabil de înzăvorăre."	pe rampa de 90% remorcând un tramvai defect încălecat la maxim, atunci când coeficientul de aderență roată/șină are valoarea minimă.
2.29	Cerința de la „2.8. Funcționarea în stația de spălare”, pag. 20 "Pentru funcționarea în stațiile de spălare se vor respecta instrucțiunile de protecție a muncii, conform reglementărilor în vigoare. Tramvaiul va funcționa cu tensiune redusă în firul de contact (60 + 80 Vcc), în bord fiind montat un comutator pentru selectarea acestui mod de funcționare."	Cerință neclară Solicităm Autorității Contractante să clarifice, de ce mai este nevoie ca: "Tramvaiul va funcționa cu tensiune redusă în firul de contact (60 Vcc + 80 Vcc)", dacă el poate funcționa autonom minim 10 km.
2.30	Cerința de la „4.1. Condiții de calitate”, pag. 22, respectiv "Toate compenetele principale ale tramvaielor vor fi certificate CE, respectiv se va prezenta în ofertă certificarea ISO 9001 pentru producătorii acestora"	Cerință neclară Solicităm Autorității Contractante să confirme că documentul necesar a fi prezentat este certificarea ISO 9001 pentru producătorii componentelor principale ale tramvaiului, fără niciun fel de alte documente.
2.31	Cerința de la "ANEXA 1 CENTRALIZATOR TEHNIC", pag. 27, Nr. 3 "Compenetele principale ale tramvaielor vor fi certificate CE, respectiv se va prezenta în ofertă certificarea ISO 9001 pentru producătorii acestora"	
2.32	Cerința de la „4.2. Omologarea de tip a tramvaiului în România", pag. 22 "Ofertantul declarat câștigător va prezenta, în termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a contractului, documentația și dovada depunerii acesteia la autoritatea competentă în vederea obținerii omologării. Pentru fiecare zi de întârziere de la acest termen se vor aplica penalități conform clauzelor contractuale."	Cerință nejustificată Având în vedere cerința de la "1.4. Termene de livrare, recepție, plată și garanție", de la pag. 3, "Primul tramvai va fi livrat în maxim 18 luni de la data primului ordin de începere, inclusiv omologarea acestuia..." Solicităm Autorității Contractante să renunțe la "termenul de 6 luni de la intrarea în vigoare a contractului" sau să îl modifice în "15 luni"

2.33	Cerința de la "2.2.1. Aparatul de rulare/ osia montată", pag. 10 "Pentru antrenarea roților, în vederea strunjirii pe un strung în canal, sunt necesare dispozitive speciale, acestea se vor cuprinde în ofertă alături de strungul de rectificare bandaje."	Cerință neclară Solicităm Autorității Contractante să clarifice următoarele: Care este nivelul de complexitate al strungului (trebuie să fie nou sau poate fi reparat, trebuie să fie cu Comandă numerică sau copiator)? Cine face instalarea (amenajarea locației, spațiul cu temperatură controlată) strungului subteran în Depoul desemnat de Autoritatea Contractantă, furnizorul tramvaielor sau Autoritatea Contractantă?
2.34	Cerința de la „4.1. Condiții de calitate”, pag. 21 "Odată cu livrarea primului tramvai, vor fi furnizate dispozitive, echipamente, scule specifice tipului de tramvai oferit, necesare pentru reparația și mentenanța tramvaielor la S.T. P.T., un strung de rectificat profil bandaj și accesoriiile și dispozitivele necesare funcționării acestuia, precum și un profilograf electronic în vederea măsurării, monitorizării și controlului profilului bandajului.	

Pentru toate aceste considerente, solicităm admiterea prezentei Contestații, astfel cum a fost formulată.

În drept, ne întemeiem susținerile pe prevederile citate din Legea nr. 98 și Legea nr. 101.

Prezenta Contestație a fost comunicată atât CNSC, cât și Municipiului Timișoara.

În probațiune, solicităm încuviințarea probei cu înscrisuri.

 Director General Adjunct