

în temeiul prevederilor art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016,

formulăm

CONTESTAȚIE

prin care solicităm:

1. **anularea parțială a Raportului Procedurii nr. 166925/30.12.2021, în privința desemnării ofertei societății Pojazdy Rzynowe Pesa Bydgoszcz Spółka Akcyjna SA ca fiind admisibilă și câștigătoare, precum și a tuturor actelor care au stat la baza emiterii acestuia, dar și a celor conexe și subsecvente;**
 2. **anularea comunicărilor privind rezultatul procedurii;**
 3. **obligarea autorității contractante la reluarea procedurii de atribuire, în sensul reevaluării ofertei Pojazdy Rzynowe Pesa Bydgoszcz Spółka Akcyjna SA, cu respectarea prevederilor legale, ale documentației de atribuire și a motivării deciziei care urmează a fi pronunțată în cauză;**
-

4. acordarea accesului neîngrădit la dosarul constituit la CNSC, în temeiul art. 19 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, inclusiv la informațiile din ofertele participante care nu au fost indicate și probate în mod corespunzător ca având caracter confidențial,

pentru următoarele motive:

1. SCURT REZUMAT AL SITUAȚIEI DE FAPT

1. În data de 7.07.2020, Ministerului Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației a inițiat, prin publicarea anunțului de participare nr. CN1022480, o procedură de licitație deschisă privind atribuirea unui contract de achiziție publică de produse intitulată „Achiziția de 49 tramvaie cu lungimea de cca. 18m destinate transportului public de călători”.
2. Procedura are o valoare estimată totală de 392.000.000,00 RON și a fost împărțită pe patru loturi, după cum urmează:
 - (i) lot 1 Municipiul Botosani (9 tramvaie unidirectionale de cca. 18m): 72.000.000 lei fara TVA;
 - (ii) lot 2 Municipiul Braila (10 tramvaie unidirectionale de cca. 18 m): 80.000.000 lei fara TVA;
 - (iii) lot 3 Municipiul Galati (10 tramvaie unidirectionale de cca. 18 m): 80.000.000 lei fara TVA;
 - (iv) lot 4 Municipiul Ploiesti (20 tramvaie unidirectionale de cca. 18m): 160.000.000 lei fara TVA.
3. În conformitate cu prevederile fișei de date a achiziției, operatorii economici interesați pot depune oferte pentru toate loturile, fiind stabilit că unui singur ofertant îi pot fi atribuite toate cele patru loturi.
4. În urma pronunțării Deciziei CNSC nr. 1459/C5/1414,1428,1429 din data de 20.08.2020, astfel cum a fost modificată prin Decizia Curții de Apel București nr. 1866/20.10.2020, autoritatea contractantă a fost obligată să modifice conținutul documentației de atribuire în ceea ce privește cerința privind capacitatea tehnică și/sau profesională, noua variantă stabilind că, în funcție de lotul oferat, participanții vor face dovada livrării de produse similare pentru transportul urban pe șine la nivelul unui număr de contract lăsat la latitudinea operatorilor economici, a căror valoare cumulată să fie cel puțin egală cu valoarea estimată a fiecărui lot.
5. Ulterior evaluării ofertelor, autoritatea contractantă a emis Raportul Procedurii nr. 104549/01.09.2021, prin care a desemnat ca și câștigătoare, în cazul tuturor celor patru loturi, oferta societății Bozankaya Otomotiv MAK. IML. ITH. VE IHR. A.Ș („Bozankaya”), cu un punctaj total de 94,44.
6. Împotriva actelor autorității contractante a formulat contestație Pojazdy Rzynowe Pesa Bydgoszcz Spółka Akcyjna SA („PESA”).
7. Prin Decizia CNSC nr. 2409/C2/2477 din data de 1.11.2021, contestația PESA a fost admisă, iar plângerile formulate împotriva acestei decizii au fost respinse ca nefondate prin Decizia Curții de Apel București nr. 2732/13.12.2021 pronunțată în dosarul nr. 7413/2/2021.
8. Ca efect al reevaluării ofertelor, achizitorul a considerat oferta Bozankaya ca fiind neconformă, dispunând respingerea acesteia, și a emis Raportul Procedurii nr. 166925/30.12.2021, prin care a stabilit următorul clasament, valabil în cazul tuturor celor patru loturi:

1. PESA - punctaj total 94;

2. Astra - punctaj total 90,77.
9. În continuare, vom arăta că decizia autorității contractante de declarare a ofertei PESA ca fiind admisibilă și câștigătoare este nelegală și netemeinică, întrucât aceasta din urmă:
- a) nu îndeplinește cerințele privind (i) podeaua coborâtă în procent de 100% fără trepte sau înclinări și (ii) numărul de uși duble; și
 - b) a fost completată în mod nepermis prin răspunsurile la solicitările de clarificare primite pe parcursul evaluării.

II. ARGUMENTAȚIA ÎN DREPT

10. Cu titlu prealabil, subliniem că motivele de mai jos sunt incidente în cazul tuturor celor patru loturi ale procedurii de atribuire.

A. PESA A COMPLETAT ÎN MOD NELEGAL CONȚINUTUL PROPUNERII TEHNICE

11. Prin adresa nr. 85656/15.07.2021, autoritatea contractantă a solicitat clarificări ofertantului PESA cu privire la cerințele pct. 8.4.1 din caietul de sarcini, **comisia de evaluare constatând că nu au fost identificate informații privind durata de viață minimă a motorului de minim 15 ani nici în Anexa 1 și nici în alt document.**
12. Prin răspunsul la solicitarea de clarificări amintită, PESA a înaintat documentele referitoare la durata de viață minimă a motorului, răspuns pe care autoritatea contractantă l-a considerat în mod greșit ca fiind acceptabil.
13. Documentația de atribuire, la care se adaugă răspunsul consolidat la solicitările de clarificare ale operatorilor economici, și-a consolidat puterea obligatorie atât pentru autoritatea contractantă, cât mai ales pentru participanții la procedura de atribuire. Prin urmare, documentația acceptată implicit de toate societățile ofertante le impune acestora să îi urmeze toate prescripțiile, sens în care dispune și art. 75 din Legea nr. 98/2016, precum și art. 123 alin. (1) din Anexa la HG nr. 395/2016.
14. Înșușindu-și fără rezerve și în integralitate documentația de atribuire, ofertanților nu li se permite vreo abatere de la prescripțiile sale, care le sunt opozabile, cu excepția cazurilor expres și limitativ prevăzute de lege.
15. Potrivit art. 133 alin. (1) și (2) din Anexa la HG nr. 395/2016, comisia de evaluare are obligația de a analiza și de a verifica fiecare ofertă atât din punct de vedere al elementelor tehnice propuse, cât și din punct de vedere al aspectelor financiare pe care le implică, iar propunerea tehnică trebuie să corespundă cerințelor minime prevăzute în caietul de sarcini.
16. Conform art. 134 alin. (6) din Anexa la HG nr. 395/2016, în cazul în care ofertantul modifică prin răspunsurile pe care le prezintă comisiei de evaluare potrivit dispozițiilor alin. (1) conținutul propunerii tehnice sau propunerii financiare, oferta sa va fi considerată inacceptabilă. Excepțiile de la această regulă sunt cele indicate de art. 134 alin. (7) și (10) din același act cu caracter normativ, respectiv atunci când modificările operate care pot fi încadrate în (i) vicii de formă, care (ii) reprezintă corectări ale unor abateri tehnice minore sau care (iii) pot fi considerate erori aritmetice.
17. În jurisprudența sa, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a statuat asupra limitelor dreptului autorității contractante de a permite ca, prin clarificări, să se lămurească/completeze o ofertă, stabilind că: „[...] a permite autorității contractante să solicite unui candidat a cărui ofertă o apreciază a fi imprecisă sau neconformă cu specificațiile tehnice din caietul de sarcini clarificări în această privință ar implica riscul de a se considera

că această autoritate contractantă, în cazul în care oferta candidatului respectiv ar fi în final reținută, a negociat în mod confidențial această ofertă, în detrimentul celorlalți candidați și cu încălcarea principiului egalității de tratament (Hotărârea din 29 martie 2012, SAG ELV Slovensko și alții, C-599/10, EU:C:2012:191, punctul 37). Cu toate acestea, Curtea a avut ocazia să statueze că principiul egalității de tratament nu se opune ca o ofertă să poată fi corectată sau completată punctual, atunci când aceasta necesită în mod vădit o clarificare sau atunci când este vorba despre înlăturarea unor erori materiale evidente, însă cu condiția respectării anumitor cerințe [a se vedea în acest sens, în cadrul unor proceduri de cerere de ofertă restrânse prevăzute de Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii (JO 2004, L 134, p. 114, Ediție specială, 06/vol. 8, p. 116), Hotărârea din 29 martie 2012, SAG ELV Slovensko și alții, C-599/10, EU:C:2012:191, punctele 35-45, în ceea ce privește etapa de apreciere a ofertelor, precum și Hotărârea din 10 octombrie 2013, Manova, C-336/12, EU:C:2013:647, punctele 30-39, în ceea ce privește etapa de preselecție a ofertanților]. Mai întâi, o cerere de clarificare a unei oferte, care poate interveni numai după ce autoritatea contractantă a luat cunoștință de ansamblul ofertelor, trebuie, în principiu, să fie adresată în mod echivalent tuturor ofertanților care se află în aceeași situație și trebuie să privească toate punctele ofertei care impun o clarificare (a se vedea Hotărârea din 29 martie 2012, SAG ELV Slovensko și alții, C-599/10, EU:C:2012:191, punctele 42-44, precum și Hotărârea din 10 octombrie 2013, Manova, C-336/12, EU:C:2013:647, punctele 34 și 35). În plus, această cerere nu poate conduce la prezentarea de către un anumit ofertant a ceea ce în realitate ar fi o nouă ofertă (a se vedea Hotărârea din 29 martie 2012, SAG ELV Slovensko și alții, C-599/10, EU:C:2012:191, punctul 40, și Hotărârea din 10 octombrie 2013, Manova, C-336/12, EU:C:2013:647, punctul 36). În sfârșit, cu titlu general, în cadrul exercitării puterii de apreciere de care dispune în ceea ce privește posibilitatea de a le solicita candidaților să își clarifice oferta, autoritatea contractantă trebuie să trateze candidații în mod egal și loial, astfel încât să nu se poată considera, la finalizarea procedurii de selecție a ofertelor și în raport cu rezultatul acesteia, că solicitarea de clarificare a favorizat sau a defavorizat nejustificat candidatul sau candidații cărora le-a fost adresată (a se vedea Hotărârea din 29 martie 2012, SAG ELV Slovensko și alții, C-599/10, EU:C:2012:191, punctul 41, precum și Hotărârea din 10 octombrie 2013, Manova, C-336/12, EU:C:2013:647, punctul 37). Cu toate acestea, o solicitare de clarificare nu poate suplini lipsa unui înscris sau a unei informații a căror comunicare era impusă de documentele contractului, întrucât autoritatea contractantă este obligată să respecte cu strictețe criteriile stabilite chiar de ea (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 octombrie 2013, Manova, C-336/12, EU:C:2013:647, punctul 40). [...] Or, în conformitate cu jurisprudența citată la punctul 29 din prezenta hotărâre, o solicitare adresată de autoritatea contractantă unui ofertant de a furniza declarațiile și documentele necesare nu poate avea, în principiu, alt obiect decât clarificarea ofertei acestuia din urmă sau îndreptarea unei erori vădite care viciază oferta menționată. Prin urmare, ea nu îi poate permite cu titlu general unui ofertant să furnizeze declarațiile și documentele a căror comunicare era impusă prin caietul de sarcini și care nu au fost comunicate în termenul stabilit pentru depunerea ofertelor. Conform jurisprudenței menționate la punctul 31 din prezenta hotărâre, ea nu poate nici să aibă ca rezultat depunerea de către un ofertant a unor documente care cuprind modificări de așa natură încât constituie, în realitate, o nouă ofertă. În orice caz, obligația care poate reveni unei autorități contractante, în temeiul dreptului național, de a le solicita ofertanților să furnizeze declarațiile și documentele necesare pe care nu le-au transmis în termenul stabilit pentru depunerea ofertelor sau să corecteze aceste declarații și aceste documente în cazul existenței unor erori nu poate fi recunoscută decât în măsura în care completările sau corectările aduse ofertei inițiale nu conduc la modificarea acesteia în mod substanțial. Astfel, din cuprinsul

punctului 40 din Hotărârea din 29 martie 2012, SAG ELV Slovensko și alții (C-599/10, EU:C:2012:191), reiese că oferta inițială nu poate fi corectată pentru a înlătura erori materiale vădite decât cu titlu de excepție și doar dacă această modificare nu conduce la propunerea în realitate a unei noi oferte" (sublinierile ne aparțin)².

18. Or, în speță, prin permiterea completării ofertei cu documente a căror comunicare era impusă prin caietul de sarcini, autoritatea contractantă a încălcat limitele statuate de art. 209 din Legea nr. 98/2016.
19. Totodată, au fost încălcate prevederile pct. 5 din caietul de sarcini, potrivit căruia: „Oferta va cuprinde în format electronic - în limba română, sau în altă limbă însoțită de traducere autorizată în limba română, următoarele: □ Comentarii - articol cu articol - ale specificațiilor tehnice conținute în Caietul de Sarcini, prezentate în ordinea din Caietul de Sarcini, prin care să se demonstreze corespondența propunerii tehnice cu specificațiile respective, însoțite de documentele care dovedesc îndeplinirea acestor specificații”.
20. Prin urmare, autoritatea contractantă ar fi trebuit să considere că ofertantul PESA și-a modificat conținutul propunerii tehnice și să considere oferta înacceptabilă, în conformitate cu dispozițiile art. 134 alin. (6) din Anexa la HG nr. 395/2016 - „În cazul în care ofertantul modifică prin răspunsurile pe care le prezintă comisiei de evaluare potrivit dispozițiilor alin. (1) conținutul propunerii tehnice sau propunerii financiare, oferta sa va fi considerată înacceptabilă”.
21. Ca atare, acest prim motiv al contestației este întemeiat, impunându-se reevaluarea ofertei PESA și respingerea sa în sensul și pentru motivele arătate mai sus.

B. CERINȚA PRIVIND PODEAUA COMPLET COBORĂTĂ FĂRĂ TREPTE SAU ÎNCLINĂRI NU ESTE ÎNDEPLINITĂ

22. Potrivit pct. 6.3 din caietul de sarcini, „podeaua va fi coborâtă 100% pe toată suprafața destinată pasagerilor, fără trepte pe lungime sau înclinări”. Similar, în cadrul pct. 7.1.8 se precizează că: „Podeaua tramvaielor va fi realizată în varianta 100% coborâtă pe toată suprafața destinată pasagerilor. Nu se admit trepte pe toată suprafața disponibilă pentru călătorii aflați în picioare. Înălțimea podelei tramvaielor în zona ușilor de acces nu va fi mai mare de 350 mm de la nivelul șinei”.
23. Or, PESA nu deține un tramvai care să îndeplinească cerințele amintite și nici nu ar putea oferta un astfel de produs.
24. Vehiculul ofertat de PESA prezintă denivelări longitudinale pe suprafața destinată pasagerilor, aspect care este contrar cerinței amintite, ce impune ca pe întreaga suprafață să nu existe trepte sau înclinări.
25. Din această perspectivă, cerința din caietul de sarcini este derogatorie de la dispozițiile Regulamentului CEE-ONU nr. 107, care prevede că panta culoarului nu trebuie să depășească 8% în direcție longitudinală (Anexa 3, pct. 7.7.6.1³, respectiv Anexa 8, pct. 3.5⁴).

² Hotărârea din 11 mai 2017 pronunțată în Cauza Archus sp. z o.o., C-131/16, ECLI:EU:C:2017:358, punctele 28-33 și 36-37.

³ Panta culoarului nu trebuie să depășească: în direcție longitudinală: 8 % în cazul unui vehicul din clasa I, II sau A.

⁴ Panta culoarului, a punctului de acces și a zonei planșeului între scaunul cu prioritate sau fotoliul rulant și cel puțin o intrare sau o ieșire sau o combinație intrare-ieșire nu trebuie să fie mai mare de 8 %. Astfel de suprafețe în pantă trebuie îmbrăcate cu un material antiderapant.

26. Având în vedere că dispune de tramvaie cu înclinări longitudinale pe suprafața destinată pasagerilor, PESA a formulat întrebarea nr. 131 din Răspunsul consolidat formulat la solicitările de clarificări privitor la procedura de achiziție publică cu obiectul "Achiziția de 49 tramvaie cu lungimea de cca. 18 m destinate transportului public urban de călători", publicat de autoritatea contractantă prin adresa nr. 130052/25.09.2020:

<131. Referitor la art. 6.3 din Caiet de sarcini 49 tv 18 m TK, enunțate mai jos:

"Caracteristicile dimensionale ale tramvaielor trebuie să fie următoarele: ...

Podeaua va fi coborâtă 100% pe toată suprafața destinată pasagerilor, fără trepte pe lungime sau înclinări."

Solicitare:

Solicităm în art. 6.3 să permiteți:

Denivelări longitudinale conform Regulamentului CEE-ONU R 107.

Întrucât cerința prevăzută în art. 6.3 Caietului de sarcini 49 tv 18 m TK presupune utilizarea numai boghiurilor de tip portal, a căror fiabilitate necesită o infrastructură ideală a liniilor de tramvai, care lipsește în orașele prezentate în loturile din licitația CN1022480. În afară de aceasta, cerința respectivă neapărat va duce la limitarea concurenței și cererii.

Totodată utilizarea numai a boghiurilor de tip portal va duce la o creștere a costului atât a întregului contract în ansamblu, cât și la o creștere a costurilor de exploatare a tramvaielor în ceea ce privește consumul de energie, având în vedere utilizarea a 4 motoare pe fiecare boghiu. În același timp, acest parametru nu va afecta în nici un fel confortul pasagerilor cu dizabilități precum și parametrii tehnici. Propunem următoarea îmbunătățire la art. 6.3, permițând denivelări longitudinale în zonele boghiului în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU R 107:

„- Podeaua va fi coborâtă 100% pe toată suprafața destinată pasagerilor, fără trepte pe lungime. În cazuri excepționale, se acceptă ca podeaua să aibă o înclinație pe direcție longitudinală nu mai mare de 8%. Se admit zone ale podelei cu o denivelare longitudinală constantă (în formă de pantă sau rampă) a culoarului central doar în zona boghiurilor. În această zonă, înclinația podelei pe direcție longitudinală nu va fi mai mare de 8%”>.

27. Ca și răspuns, autoritatea Contractantă a menținut cerința din caietul de sarcini, stabilind că podeaua va fi coborâtă 100% pe toată suprafața destinată pasagerilor, fără trepte pe lungime sau înclinări.
28. Prin urmare, având în vedere că produsul oferit de către PESA nu respectă cerința de la punctul 6.3 din caietul de sarcini, autoritatea contractantă era obligată să constate neconformitatea ofertei declarate câștigătoare și să o respingă ca atare.

C. TRAMVAIELE OFERTATE DE PESA NU SATISFAC CERINȚELE MINIME PRIVIND UȘILE DUBLE

29. Potrivit pct. 7.1.2 din caietul de sarcini, „tramvaiele trebuie să aibă minim 3 (trei) uși duble de serviciu comandate electric, cu lățimea minimă de 1000 mm, pentru urcarea și coborârea călătorilor, accesibile pe partea dreaptă a tramvaiului în direcția de mers, conform SR EN 14752:2015”.
30. PESA nu deține un model de tramvai care să îndeplinească această cerință, în special prin raportare la dimensiunile solicitate în prezenta procedură de atribuire: între 17 și 20 de metri.

31. Singurele modele produse de PESA care să respecte lungimea maximă - JAZZ cu 3 module și SWING cu 3 module (cu o lungime de minim 19,3 metri) - conțin doar două uși duble de serviciu comandate electric⁵.



- modelul JAZZ cu 3 module -



- modelul SWING cu 3 module -

32. Prin urmare, produsul oferit de PESA nu îndeplinește cerința privind cele trei uși duble de serviciu, oferta declarată câștigătoare fiind neconformă sub acest aspect.

III. ACCESUL LA DOSARUL CONSTITUIT LA CONSILIU

33. Potrivit art. 19 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, „la cerere, părțile cauzelor au acces la documentele dosarului constituit la Consiliu, în aceleași condiții în care se realizează accesul la dosarele constituite la instanțele de judecată potrivit prevederilor Legii nr. 134/2010, republicată, cu modificările ulterioare, cu excepția documentelor pe care operatorii economici le declară și probează ca fiind confidențiale, întrucât cuprind, fără a se limita la acestea, secrete tehnice și/sau comerciale, stabilite conform legii, iar dezvăluirea acestora ar prejudicia interesele legitime ale operatorilor economici, în special în ceea ce privește secretul comercial și proprietatea intelectuală”.
34. Operatorul economic declarat câștigător a declarat confidențiale informațiile cuprinse în propunerea tehnică și cea financiară, argumentând că: „Informațiile declarate de societatea noastră ca fiind confidențiale privesc, în principal, modul de întocmire a metodologiilor, procedurilor, rețete tehnologice și financiare, toate aceste informații fiind exact de know-how-ul unei companii în domeniu, de politicile sale interne. În concret, produsele oferite de subscrisa sunt produse unice (dezvoltate conform specificațiilor clientului - autoritate contractantă). Mai mult, produsele oferite de subscrisa prezintă caracteristici și performanțe tehnice unice, situație ce și numai prin aceasta, reprezintă un motiv suficient în secretizarea desenelor industriale și a ofertei tehnice în ansamblu, nefiind informații accesibile concurenței. Aceste informații sunt aduse și la cunoștința autorităților contractante prin depunerea documentelor respective în cadrul ofertelor tehnice din cadrul procedurilor de licitație în scopul evaluării capacității tehnice a ofertantului, dar nu devin informații publice, întrucât în cuprinsul acestor documente se regăsesc detalii privind atât fabricarea produselor (tehnologia de execuție), materiale utilizate pentru fabricație (și implicit mărcile comerciale

⁵ A se vedea în acest sens Anexa nr. 1 - broșura de prezentare elaborată de către PESA, paginile 7 și 9. Modelele TWIST cu 3 module (min. 22,7 metri) și FORWARD (26,255 metri) nu satisfac dimensiunile solicitate de achizitorul din prezenta procedură de atribuire.

ale acestora), informații care nu pot fi divulgate operatorilor economici concurenți în procedura de licitație”

35. În urma solicitării subscrisei, autoritatea contractantă a pus la dispoziție dosarul achiziției publice, cu excepția ofertelor declarate confidențiale.
36. Cu toate acestea, prevederile actuale ale art. 19 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 dispun că părțile nu au acces la documentele pe care operatorii economici le declară și probează ca fiind confidențiale.
37. Prin urmare, solicităm Consiliului să permită accesul subscrisei la toate documentele ofertei PESA cu privire la care această din urmă societate nu a făcut în mod corespunzător dovada caracterului confidențial.
38. Separat de acest aspect și având în vedere conținutul declarației de confidențialitate depusă de către PESA, subliniem că:
 - a) răspunsurile la solicitările de clarificare emise prin adresele nr. 85656/15.07.2021 și nr. 93989/04.08.2021 nu pot fi considerate în integralitate a fi secrete tehnice/comerciale, întrucât se referă la cerințe punctuale ale caietului de sarcini și, cât timp nu se încadrează în categoriile de informații declarate confidențiale - modul de întocmire a metodologiilor și procedurilor, rețete tehnice și financiare, know-how, produse cu caracteristici și specificații unice, tehnologii de execuție, materiale și mărci comerciale -, trebuie să fie publice;
 - b) anexele la procesele-verbale de evaluare a conformității ofertei PESA nu pot fi secretizate întrucât nu toate informațiile cuprinse în documentele respective se referă la informațiile declarate confidențiale de către ofertantul respectiv - modul de întocmire a metodologiilor și procedurilor, rețete tehnice și financiare, know-how, produse cu caracteristici și specificații unice, tehnologii de execuție, materiale și mărci comerciale.
39. Cu titlu de exemplu, răspunsul la clarificări referitor la durata minimă de viață a motorului și documentele doveditoare anexate nu pot fi încadrate în categoria informațiilor confidențiale.
40. Confidențializarea în bloc a tuturor informațiilor transmise de către un ofertant nu reprezintă o modalitate temeinică de respectare a dispozițiilor legale privind confidențialitatea și a intereselor legitime ale operatorilor economici. Procedând astfel, autoritatea contractantă și, dacă ar fi cazul, organul administrativ-jurisdicțional/judiciar, nu acordă suficientă importanță și chiar nu are în vedere principiul transparenței și dreptul operatorilor economici la o cale de atac efectivă și eficientă⁶, privându-i pe aceștia din urmă de informații care, în realitate, nu sunt sau nu sunt probate ca fiind confidențiale.
41. Prin urmare, având în vedere că nu toate informațiile cuprinse în răspunsurile PESA la solicitările de clarificare ale autorității contractante și în anexele proceselor-verbale de evaluare a conformității ofertei pot fi încadrate în categoria celor secretizate potrivit declarației de confidențialitate formulate de către ofertant, solicităm Consiliului să permită accesul neîngrădit la documentele respective, în vederea respectării caracterului de document public al dosarului achiziției publice și a dreptului subscrisei la o cale de atac eficientă. În măsura în care acestea cuprind doar parțial informații confidențiale, acestea pot fi cenzurate punctual, prin anonimizare.

⁶ Conform Hotărârilor pronunțate în Cauzele C-200/14 și C-288, „în ceea ce privește principiul efectivității, acesta se opune instituirii unor modalități procedurale care ar face excesiv de dificilă sau imposibilă în practică exercitarea drepturilor întemeiate pe ordinea juridică a Uniunii”.

42. În caz contrar, beneficiul confidențializării ar fi transformat în mod nejustificat din excepție în regulă, aducându-se o atingere nepermisă reglementărilor referitoare la informațiile de interes public.

În drept: art. 2 alin. (2), art. 209 Legea 98/2016, art. 8, art. 10 și art. 19 din Legea 101/2016, art. 123, art. 133-137 Anexa la HG nr. 395/2016, Regulamentul CEE-ONU nr. 107, jurisprudența CJUE invocată, precum și celelalte dispoziții legale la care am făcut referire.

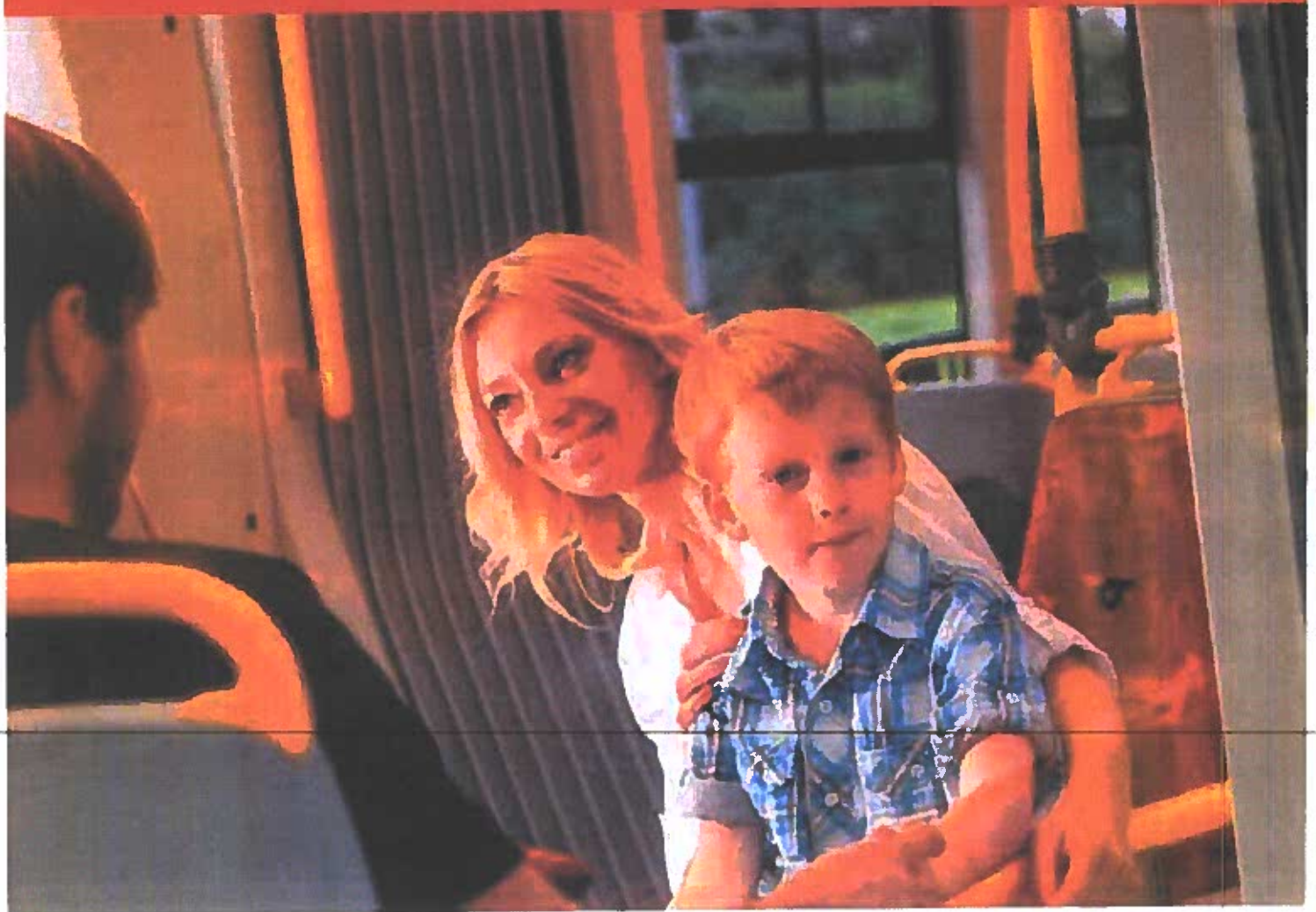
În probațiune: înscrisuri.

pesa



Tramwaje / LRV

Nasza misja jest
spełnianie obecnych i przyszłych oczekiwań
krajowych i zagranicznych właścicieli taboru szynowego
poprzez
budowę, unowocześnianie oraz naprawę taboru,
przy zapewnieniu
dobrej jakości i zadowolenia użytkowników.



TRAMWAJE PESA

CHARAKTERYSTYKA POJAZDÓW



Nowoczesny design

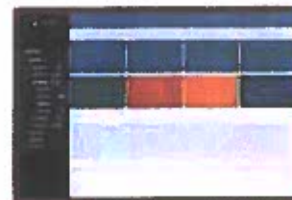
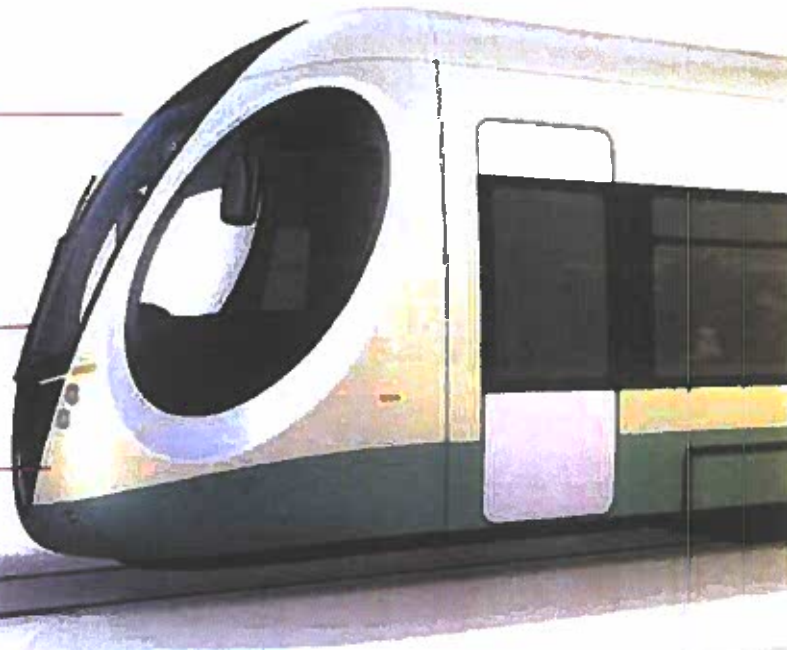
wpisujący się w estetykę miasta

Bezpieczeństwo

ochrona pasażerów i obsługi pojazdu

Systemy sterowania PESA

innowacyjne, dostosowane do wymogów przewoźnika



DIAGNOSTYKA ON-LINE

ZDALNE MONITOROWANIE PARAMETRÓW I STANU URZĄDZEŃ POJAZDU, Z MOŻLIWOŚCIĄ PRZEKAZYWANIA INFORMACJI DO OPERATORA I SERWISU PESA



MODUŁOWY



PRZYJAZNY



EKOLOGICZNY



Polska, Kraków, 28.07.2016 – Tramwaj dla Papieża
 Franciszek jedzie tramwajem PESA Krakowiak na spotkanie z młodzieżą.
 Po raz pierwszy w historii papież polecał trzymającym promiennicę ekologiczny transport publiczny.

Tramwaje / LRV

PESA – jako pierwsza polska firma – zaprojektowała, zbudowała i zaczęła dostarczać nowoczesne, całkowicie niskopodłogowe tramwaje. Konsekwentny rozwój kolejnych generacji pojazdów przeznaczonych dla komunikacji miejskiej i coraz bogatsze ich zróżnicowanie, to efekt wsłuchiwania się producenta w oczekiwania przewoźników, dzięki czemu tramwaje marki PESA jeżdżą dziś w większości dużych miast Polski oraz w kilku europejskich stolicach. Ich atutem, decydującym o rynkowej konkurencyjności, jest innowacyjność, przyjazność dla pasażerów, obsługi i środowiska oraz dostosowanie niemal każdego szczegółu do indywidualnych potrzeb przewoźnika. Nasze priorytety prowadzą się jednak do dwóch słów: bezpieczeństwo i niezawodność.

Tramwaje powstające w PESA mogą być przystosowane do zróżnicowanej jakości i szerokości torów od 900mm do 1524mm. W zależności od potrzeb operatora proponujemy pojazdy 2, 3, 4, 5 lub 7 członowe; jedno lub dwukierunkowe. Ich przestrzeń daje poczucie komfortu i bezpieczeństwa. Wszystkie tramwaje zbudowane są z niepalnych lub trudnopalnych materiałów, a przed skutkami zderzeń chroni klatka bezpieczeństwa oraz strefa pochłaniająca energię.

Modułowa budowa tramwajów, zarówno w zakresie konstrukcji, układu siedzeń jak i wyposażenia, umożliwia dopasowanie

pojazdu do wymogów klienta. Dzięki temu PESA produkuje około 200 tramwajów rocznie. Na życzenie kontrahentów w tramwajach mogą być również zainstalowane systemy informacyjno-reklamowe oraz monitoring.

Wykorzystanie najnowocześniejszych technologii opcjonalnie umożliwia kontrolowanie pracy pojazdów na trasie za pomocą diagnostyki online. Przy pomocy nowoczesnych urządzeń multimedialnych dostępny jest podgląd i kontrola podstawowych podzespołów tramwaju oraz systemów bezpieczeństwa.

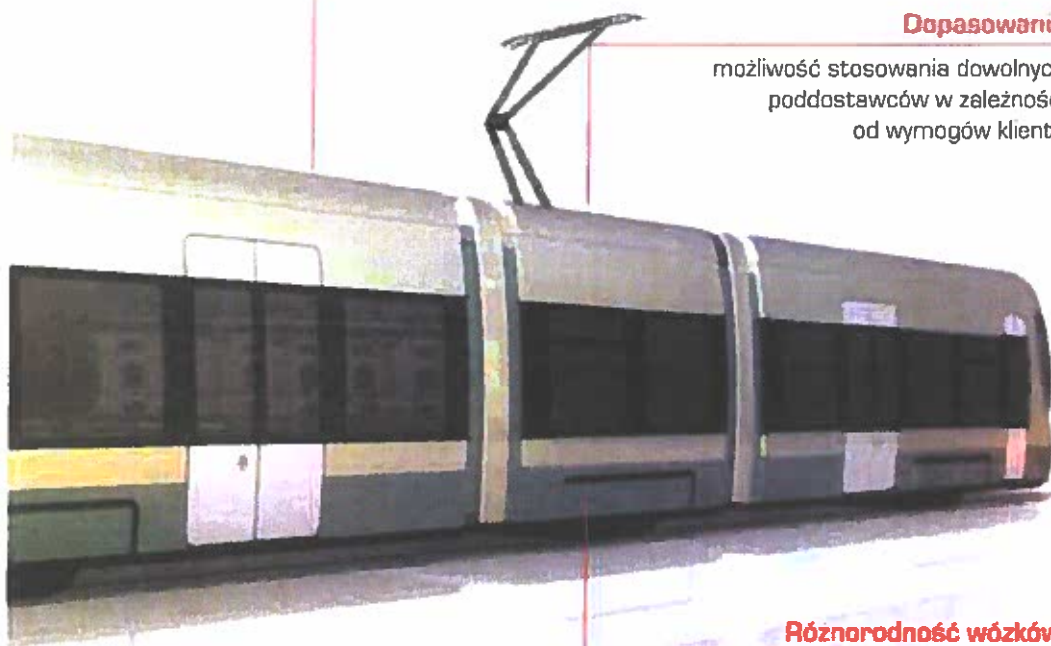
Konsekwentne, ciągłe rozwijanie tego rodzaju diagnostyki daje wciąż nowe możliwości monitorowania stanu technicznego floty pojazdów na trasie.

Kolejne tramwaje proponowane innym miastom są dowodem na to, że PESA nie zwalnia tempa rozwoju. Rozwijanie rodziny pojazdów LRV to naturalny etap rozwoju naszej firmy. Pojazdy tego typu czerpią doświadczenie z zakresu projektowania, budowy, eksploatacji tramwajów i EMU. Nasze tramwaje przyszłości będą istotną alternatywą dla przewoźników poszukujących środków transportu europejskiej jakości za konkurencyjną cenę. A dla podróżnych – zwłaszcza korzystających dotychczas z samochodów – mocnym argumentem, by korzystać z publicznej komunikacji miejskiej. Bezpiecznie i niezawodnie.



Systemy informacji PESA

systemy SIP, SER, WiFi, CCTV



Dopasowanie

możliwość stosowania dowolnych poddostawców w zależności od wymogów klienta



Różnorodność wózków

szaroki zakres dostępnych wózków, które można dopasować do dowolnej konstrukcji pojazdu



WI-FI



BOStrab



GOST

ODPORNOŚĆ ZDERZENIOWA

Norma EN 15227

Bezpieczeństwo pasażerów oraz motorniczego

poprzez strefę absorpcji energii zderzenia chroniącą przed skutkami kolizji - zmniejszenie przeciążeń oddziałujących na pojazd a tym samym na pasażerów oraz motorniczego znajdujących się wewnątrz pojazdu



Strefa absorpcji

pozwała uniknąć uszkodzeń oraz zniekształceń konstrukcji pojazdu przy zderzeniu



Dwukierunkowy, pięciocłonowy Jazz, to tramwaj nowego typu, w którym dzięki zastosowaniu bezosiowych wózków jezdnych podłoga jest płaska i nie posiada żadnych wzniosów. Tramwaje te są rozwinięciem rodziny pojazdów typu SWING.

100% niskiej, płaskiej podłogi czyni ten pojazd przyjaznym dla pasażerów. Wysokość podłogi, mierzona od poziomu główki szyny wynosi 350 mm, co ułatwia korzystanie z komunikacji publicznej osobom starszym i niepełnosprawnym. Poruszający się na wózkach inwalidzkich mają ułatwiony dostęp do wnętrza dzięki oznakowanej wysuwanej platformie umieszczonej przy drzwiach dwustrumieniowych najbliższych kabinie motorniczego.

Tramwaj wyposażony jest po każdej ze stron w 6 drzwi - 4 dwustrumieniowych i 2 jednostrumieniowych - co zapewnia szybką i płynną wymianę pasażerów na przystankach. Przedział pasażerski posiada wydajny układ klimatyzacji. System informacji pasażerskiej oprócz tablic kierunkowych czołowych i bocznych składa się z zestawu ekranów LCD, na których dodatkowo można emitować zdjęcia, planse i filmy reklamowe. W całkowicie wydzielonej kabinie, motorniczy dysponuje regulowanym pulpitem sterowniczym z centralnym terminalem komputerowym, co czyni tramwaj przyjaznym także dla obsługi.

Pojazd wyposażony jest w mikroprocesorowe sterowanie i diagnostykę online obejmującą wszystkie obwody i podzespoły tramwaju decydujące o bezpieczeństwie pracy wagonu z rejestracją zdarzeń w czasie rzeczywistym i zapamiętywaniem stanów awaryjnych. Infor-

macje potrzebne dla prawidłowej obsługi pojazdu przez motorniczego są wyświetlane w postaci komunikatów i sygnalizacji świetlnej na terminalu komputerowym w centralnym miejscu pulpitu.

Konstrukcja jezdna tramwaju oparta jest o dwa wózki napędowe. Każde koło jest napędzane silnikiem trakcyjnym. Dwa stopnie usprężynowania wózków gwarantują wysoki komfort podróżowania.

Układ napędowy ze sterowaniem mikroprocesorowym umożliwia odzyskiwanie energii elektrycznej podczas hamowania elektrodynamicznego, która gromadzona jest w zasobnikach energii tzw. superkondensatorach, co obniża koszty eksploatacji. W przypadku zaniku napięcia w sieci trakcyjnej układ napędowy umożliwi zjazd tramwaju przy zasilaniu z baterii akumulatorów celem np. awaryjnego zjazdu ze skrzyżowania.

Dodatkowo w celu poprawy bezpieczeństwa, pojazd jest wyposażony w nowoczesny system antykolizyjny ostrzegający motorniczego przed groźbą zderzenia z przeszkodami znajdującymi się na torze przed tramwajem. Układ sterowania pojazdu umożliwi wykrywanie i likwidowanie poślizgów występujących podczas rozruchu i hamowania.

Tramwaje z rodziny Jazz występują również w konfiguracji jednokierunkowej.

Pierwsze Jazzy marki PESA zostały już dostarczone do Warszawy i Gdańska. Zastosowane w nich rozwiązania techniczne są efektem wieloletnich doświadczeń z eksploatacji pojazdów trzech dotychczasowych generacji oraz oczekiwań warszawskiego i gdańskiego przewoźnika.



Podstawowe dane techniczne rodziny Charyzmu Jaz (3-7 członów)

Liczba członów	3/5/7
Długość	19 300 - 41 000 mm
Szerokość	2 300 - 2 650 mm
Wysokość	3 430 - 3 850 mm
Miejsca siedzące	od 18 do 55
Miejsca stojące	od 80 do 190
Wysokość wejścia	od 300mm
Niska podłoga	100 %
Szerokość toru	1 000 - 1 524 mm
Prędkość maksymalna	do 80 km/h
Napięcie	600 - 750 V
Żywotność pojazdu	do 35 lat
Kierunkowość	jedno/dwukierunkowe
Wielkość kół nowa / zużyte	660 - 580 mm 680 - 600 mm



PIV / CIV

NAJWIĘKSZA MIŁOŚĆ DLA
STANDARU I BEZPIECZEŃSTWA



100% NISKIEJ PODŁOGI

BEZPIECZEŃSTWO I KOMFORT
PODRÓŻOWANIA PASAŻERÓW
O OGRANICZONYCH
MOŻLIWOŚCIACH RUCHOWYCH



INDYWIDUALNY DESIGN

WPISUJĄCY SIĘ W ESTETYKĘ
MIASTA



NISKA EMISJA HAŁASU

OPTIMALIZACJA UŻYTYCH
MATERIAŁÓW I URZĄDZEŃ



7 członów



5 członów



Podzina pojazdów



Najnowszy tramwaj produkcji PESA Bydgoszcz nie jest kontynuacją Swinga czy Jazza ani dla nich konkurencją, lecz istotnym uzupełnieniem oferty. Jako pierwsza doceniła jego walory Częstochowa, a model Twist Step zadebiutował w barwach Tramwajów Śląskich i jest eksploatowany w takich miastach jak: Katowice, Chorzów i Bytom. Rozwinięciem rodziny są TWISTY zaprojektowane specjalnie dla Wrocławia i Gorzowa Wlkp. oraz najdłuższy w Polsce tramwaj „Krakowiak”.

Niska podłoga czyni tramwaj komfortowym i ułatwia podróżowanie osobom niepełnosprawnym. W wersji 3-członowej wyposażony jest w cztery obrotowe wózki i 16 kół, co zmniejsza naciski na szyny. W efekcie pozwala to na dłuższą eksploatację torowiska i znaczne oszczędności.

Podłoga w strefie wejścia na wysokości od 300 do 350 mm nad główką szyny oraz rampa dla wózków dziecięcych i inwalidzkich pozwala korzystać z tramwaju oso-

bom niepełnosprawnym oraz usprawnia wymianę pasażerów. Układ napędowy umożliwia odzyskiwanie energii podczas hamowania i jej zwrot do sieci [opcjonalnie gromadzenie jej w zasobnikach energii i wykorzystanie podczas rozruchu i przyspieszania]. Obniża to koszty utrzymania tramwaju. Istotnym atutem zastosowanego napędu jest możliwość przemieszczania pojazdu w warunkach awaryjnych przy wykorzystaniu energii zgromadzonej w baterii.

Dzięki skuteczności układów napędowych tramwaje PESA osiągają optymalne dla komfortu jazdy przyspieszenia, a zastosowane sterowanie pozwala skrócić drogę hamowania.

Tak jak w Swingu i Jazzie, tak i w Twiście możliwa jest diagnostyka online pozwalająca na monitorowanie stanu floty pojazdów. Także motorniczy – dzięki zastosowaniu systemu klasyfikacji zdarzeń – sam może dokładnie określić sposób postępowania w danym momencie.



Podstawowe dane techniczne rodziny tramwajów Tramb (E, W, S, T)

Liczba członów	2/3/4
Długość	22 700 - 42 830mm
Szerokość	2 300 - 2 650 mm
Wysokość	3 500 - 3 700 mm
Miejsca siedzące	od 32 do 156
Miejsca stojące	od 95 do 211
Wysokość wejścia	od 300 mm
Niska podłoga	do 100 %
Szerokość toru	1 000 - 1 524 mm
Prędkość maksymalna	do 80 km/h
Napięcie	600 - 750 V
Żywotność pojazdu	do 35 lat
Kierunkowość	jedno/dwukierunkowe
Wielkość kół nowe / zużyte	600 - 520 mm



PIV / CIV

MAJĄCYESZLE MOŻLIWIE
STANDARDY BEZPIECZYSTWA



100% NISKIEJ PODŁOGI

BEZPIECZEŃSTWO I KOMFORT
PODRÓŻOWANIA PASAŻERÓW
O OGRANICZONYCH
MOŻLIWOŚCIACH RUCHOWYCH



INDYWIDUALNY DESIGN

WPISUJĄCY SIĘ W ESTETYKĘ
MIASTA



4 człony



3 człony



2 człony

Podtyp pojazdów



Niskopodłogowy tramwaj Fokstrot produkcji PESA Bydgoszcz to nowoczesny trójczłonowy tramwaj nowej generacji, wybudowany z zastosowaniem najnowszych technologii. Jest przeznaczony dla transportu miejskiego o szerokości rozstawu toru 1524 mm. Pierwszy miastem, w którym w 2014 roku pojawiły się tramwaje Fokstrot była stolica Rosji Moskwa. Obecnie w Moskwie z sukcesem eksploatowanych jest 70 takich tramwajów PESA.

Od 2016 roku również w stolicy Ukrainy Kijowie prawie 50 nowoczesnych tramwajów Fokstrot bezproblemowo wozi mieszkańców miasta, w pełni spełniając oczekiwania zarówno pasażerów jak i operatora transportu miejskiego.

Fokstrot wyróżnia nowoczesny design nadwozia i wnętrza, wyposażenie, które znacznie podwyższa komfort jazdy pasażerów i komfort pracy motorniczego. Całkowicie niska podłoga znacznie ułatwia wsiadanie i wysiadanie pasażerów, ich przemieszczanie się wewnątrz. Wysuwana platforma i szerokie wejścia pozwalają na korzystanie z tramwaju osobom na wózkach inwalidzkich. System klimatyzacji i ogrzewania w przedziale pasażerskim i kabinie

motorniczego, system pokładowego monitoringu, system SIP, możliwość korzystania z internetu bezprzewodowego, ładowarki do telefonów komórkowych/ oświetlenie LED, ergonomiczne siedzenia, możliwość samodzielnego otwierania drzwi przez pasażerów, duże, przyciemniane okna gwarantują komfort i bezpieczeństwo tego tramwaju.

Tramwaj Fokstrot wyróżnia się zastosowaniem materiałów kompozytowych, nowym typem wózków obrotowych, napędem asynchronicznym. Podczas korzystania z zasilania akumulatorowego istnieje możliwość przemieszczania się pojazdu w przypadku braku zasilania w sieci trakcyjnej lub na odcinkach tras bez trakcji.

Istnieje możliwość zastosowania opracowanego przez PESA systemu diagnostyki on-line, co pozwala monitorować zdalnie stan parku pojazdów i natychmiastowo reagować w przypadkach jakichkolwiek awarii.

Od 2016 roku PESA dostarczyła ponad 40 tramwajów Fokstrot dla Stolicy Ukrainy - Kijowa.



Podstawowe dane techniczne składu Poldarmit FORWARD

Ilość członów	3
Długość	26 255 mm
Szerokość	2 300 - 2 650 mm
Wysokość	3 700 mm
Miejsca siedzące	od 56 do 80
Miejsca stojące	od 124 do 155
Wysokość wejścia	370 mm
Niska podłoga	100 %
Szerokość toru	1 000 - 1 524 mm
Prędkość maksymalna	75 km/h
Napięcie	600 - 750 V
Żywotność pojazdu	do 35 lat
Kierunkowość	jednokierunkowe / dwukierunkowe
Wielkość kół - nowe / zużyte	630 - 550 mm
Zakres temperatur	- 40°C + 40°C



GOST

NAJWYŻSZE MOŻLIWE
STANDARTY BEZPIECZEŃSTWA



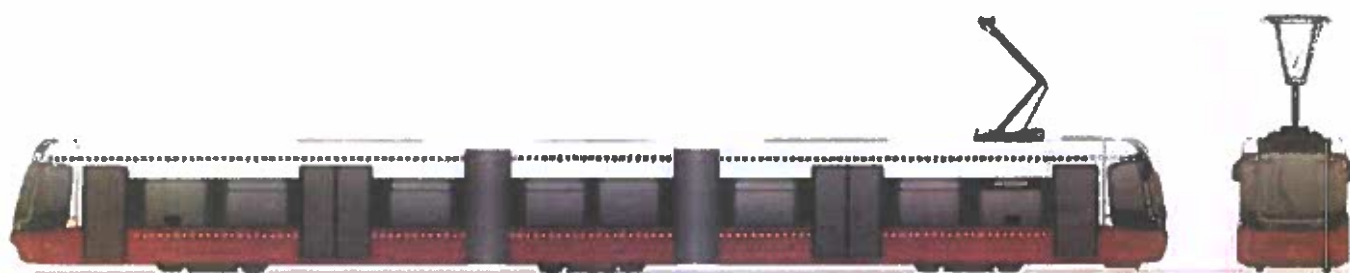
100% NISKIEJ PODŁOGI

BEZPIECZEŃSTWO I KOMFORT
PODRÓŻOWANIA PASAŻERÓW
O OGRANICZONYCH
MOŻLIWOŚCIACH RUCHOWYCH



- 40 °C + 40 °C

SZEROKI ZAKRES TEMPERATUR



Lubliner



Niskopodłogowe tramwaje typu Swing, to sprawdzone w trudnych warunkach eksploatacyjnych pojazdy, które potwierdziły swoje wysokie parametry użytkowe w Polsce (Warszawa, Gdańsk, Szczecin, Bydgoszcz, Toruń) jak i zagranicą (Węgry, Bułgaria, Rumunia, Rosja). Do dziś dostarczyliśmy blisko 300 pojazdów typu Swing. Ogromne doświadczenie zdobyte we współpracy z naszymi klientami podczas eksploatacji daje pewność, że oferowane przez PESA Bydgoszcz tramwaje Swing spełniają wszystkie wymagania użytkowników.

Wnętrze pojazdu łączy funkcjonalność, przestrzeń i komfort dla pasażerów z harmonijną kolorystyką wnętrza. Dzięki jednoprzestrzennej budowie, szerokim przejściom, zastosowaniu platformy dla inwalidy oraz całkowicie niską podłogą zapewniona jest sprawna wymiana pasażerów, również tych o ograniczonych możliwościach ruchowych.

Tramwaje typu Swing zarówno w przestrzeni pasażerskiej, jak i w kabinie motorniczego są klimatyzowane.

Nie mniej ważne od wygody jest bezpieczeństwo. Swing charakteryzuje się wytrzymałością konstrukcji na ściskanie 400 kN oraz odpornością zderzeniową zgodnie

z normą EN-15227. Konstrukcja czoła pojazdu jest wyposażona w absorbery pochłaniające energię zderzeń z przeszkodami oraz innymi pojazdami, co zapewnia bezpieczeństwo pasażerów oraz motorniczego i jednocześnie znacząco wpływa na obniżenie kosztów i czasu ewentualnych napraw.

Wózki wagonowe tramwajów Swing, to sprawdzone i doceniane na świecie rozwiązanie z klasycznym zestawem kołowym, w którym koła połączone są osią. Konstrukcja tych elementów jest uniwersalna i umożliwia zamianę wózków napędowych pomiędzy sobą oraz obracanie w miejscu pod pudłem pojazdu, co pozwala wydłużyć okres eksploatacji obręczy oraz czas między ich reprofilacjami. Obsługa wózków jest prosta i intuicyjna, a zarazem tania.

Nowoczesny układ napędowy daje możliwość odzyskiwania energii. Na życzenie klienta tramwaj można dodatkowo wyposażać w zasobniki energii, co przyczynia się do obniżenia kosztów eksploatacji. Dzięki zastosowanemu napędowi istnieje możliwość przemieszczania pojazdu w warunkach braku zasilania. Wykorzystanie energii zgromadzonej w bateriach pozwala na pokonanie krótkiego odcinka trasy bez zasilania z sieci trakcyjnej.



Podstawowe dane techniczne rodziny tramwajów Eway (3 - 7 członów)

Liczba członów	3/5/7
Długość	19 370 - 43 400 mm
Szerokość	2 300 - 2 650 mm
Wysokość	3 430 - 3 850 mm
Miejca siedzące	od 18 do 70
Miejca stojące	od 60 do 290
Wysokość wejścia	330 - 350 mm
Niska podłoga	100 %
Szerokość toru	900 - 1 524 mm
Prędkość maksymalna	do 80 km/h
Napięcie	600 - 750 V
Zywotność pojazdu	do 35 lat
Kierunkowość	jedno/dwukierunkowe
Wielkość kół nowe / zużyte	680mm - 600mm



PIV / CIV

NAJWYŻSZE MIĘDZYNARODOWE STANDARDY BEZPIECZEŃSTWA



100% NISKIEJ PODŁOGI

BEZPIECZEŃSTWO I KOMFORT
PODRÓŻOWANIA PASAŻERÓW
O OGRANICZONYCH
MOŻLIWOŚCIACH RUCHOWYCH



INDYWIDUALNY DESIGN

WPISUJĄCY SIĘ W ESTETYKĘ
MIASTA



7 członów



5 członów



3 człony

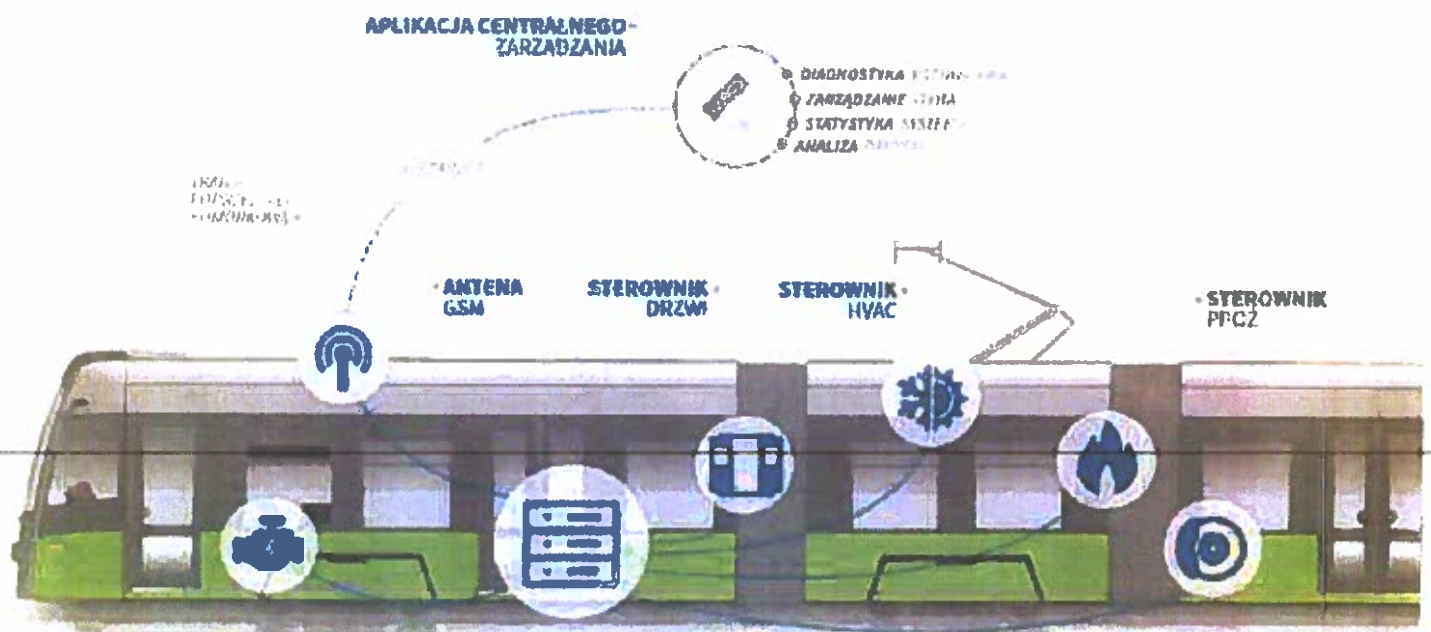
Dodatkowe opcje



System ograniczający ryzyko kolizji służący do zwiększenia bezpieczeństwa pasażerów, motorniczego i innych uczestników ruchu drogowego, w jakim poruszają się lekkie pojazdy szynowe (tramwaje). Do realizacji wymagań wykorzystano system oparty o czujnik lidarowy oraz pozycjonowanie na mapie torowiska opracowanej na podstawie precyzyjnych pomiarów przy użyciu nawigacji satelitarnej Real Time Kinematic. Mapa pozwala na wyeliminowanie błędów działania systemu oraz zwiększenie odporności na niesprzyjające warunki atmosferyczne jak śnieg czy mgły. System oblicza drogę hamowania roboczego dla danej prędkości pojazdu. W przypadku wykrycia przeszkody, który znajduje się w odległości

mniejszej niż droga hamowania roboczego, motorniczy informowany jest o ryzyku kolizji sygnałem dźwiękowym i optycznym. System jest bazą do rozwoju autonomiczności pojazdów.

DiagApp - diagnostyka online zintegrowana platforma wsparcia serwisu i przewoźnika, którą cechuje połączenie dotychczasowych zalet aplikacji diagnostycznych w jednym miejscu, dając nowe możliwości diagnozy i eksploatacji. Dostępna na wszystkie typy taboru. Bardzo intuicyjny interfejs. Dostęp z każdego miejsca i urządzenia dzięki przeglądarce WWW.





TRAMWAJE – wizja przyszłości

- Chcemy, by nasze tramwaje były integralną częścią krajobrazu każdego miasta.
- Pracujemy nad tym, aby koszty eksploatacji były jak najniższe, a ergonomia jak największa
- Dążymy do tego, by były neutralne dla środowiska naturalnego.
- Utrwalamy markę PESA – producenta pojazdów bezpiecznych i nowoczesnych.

Ciekawy i niebanalny design to w dzisiejszym świecie miejskich pojazdów szynowych „must be” każdego projektu. PESA dzięki własnemu działowi designu przemysłowego oraz współpracy z partnerami zewnętrznymi jest gotowa zaproponować dowolny, ciekawy i niebanalny wygląd dla tramwaju. Rozwijamy rozwiązania techniczne tramwaju PESA umożliwiające całkowitą rezygnację z trakcji napowietrznej jako źródła zasilania, wszystko po to aby system tramwaju był neutralny dla krajobrazu miasta.

Zachęcający design w połączeniu z punktualnością, łatwością dostępną i pozytywną kampanią zachęcającą kierowców do pozostawienia swoich aut w garażu na rzecz podróżowania po mieście tramwajem, będzie dużym atutem miasta w walce z korkami.

Ekologia nierozdzielnie towarzyszy tramwajom PESA od wielu lat i nadal podążamy tą ścieżką. Optymalnie najniższe zużycie energii plus jak największy zakres materiałów użytych do budowy, które podlegają recyklingowi, to stałe zadania naszego działu Badań i Rozwoju w każdym nowym projekcie.

Nowoczesna technika tramwaju PESA jest jednym z kluczy do naszego sukcesu na rynku tramwajowym. Nasze rozwiązania techniczne wyprzedzają trendy rynkowe i zapewniają operatorom najwyższy poziom zaawansowania technicznego, a pasażerom niespotykany poziom bezpieczeństwa podróżowania.





PESA Bydgoszcz SA

ul. Zygmunta Augusta 11
85-082 Bydgoszcz