

schönherr



Către: **Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor („CNSC”)**

Adresa București, Str. Stavropoleos nr. 6, sector 3, 030084

Email [office@cnsr.ro](mailto:office@cnsr.ro)

Fax +40213104642 / +40218900745

Spre știință: **Municipiul Râmnicu Vâlcea**

Adresa Str. General Praporgescu, nr. 14, Județ Vâlcea, Râmnicu Vâlcea, cod poștal 240182

Email [iuliana.bunea@primariavl.ro](mailto:iuliana.bunea@primariavl.ro); [achizitiipublice@primariavl.ro](mailto:achizitiipublice@primariavl.ro)

Tel. +40 250731016/126

Fax +40 250731843

În atenția dnei. Iuliana Bunea

Referitor la: Contestație documentație de atribuire având anunț de participare CN1030572

**DOMNULE PREȘEDINTE,**

**Otokar Europe Filiala București SRL**, cu sediul în Str. C.A. Rosetti, nr. 17, birou 009ResCo-work08, sector 2, București, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul București sub nr. J40/2887/2018, cod fiscal RO 38946570, reprezentată legal de către dl. **Sarp Cemal Alagöl**, (denumită în continuare „**Otokar România**”), în calitate de potențial ofertant, reprezentată convențional de Schoenherr și Asociații SCA, conform împuternicirii avocațiale atașate, cu sediu procesual ales în București, B-dul Dacia nr. 30, et. 7, Sector 1, la Schoenherr și Asociații SCA, fax 0213196791, tel. 0213196790, e-mail: [i.armasu@schoenherr.eu](mailto:i.armasu@schoenherr.eu),

cu referire la procedura de achiziție publică „Furnizare autobuze pentru obiectivul de investiții *Alinierea parcului E.T.A. S.A. la cerintele dezvoltării durabile*”, **Lot 1 și Lot 2**, număr anunț de participare CN1030572 din data de 29.04.2021 („**Procedura**”), organizată în baza Legii 98/2016 de Municipiul Râmnicu Vâlcea, în calitate de autoritate contractantă („**Autoritatea contractantă**”),

în temeiul art. 8 și urm. din Legea 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 („Legea 101/2016“)*, astfel cum aceasta a fost modificată,

formulăm prezenta

### **CONTESTAȚIE,**

**privind documentația de atribuire aferentă Procedurii, aferentă atât Lotului 1 cât și Lotului 2, prin care vă solicităm să dispuneți:**

- 1. obligarea Autorității contractante la adoptarea de măsuri de remediere în sensul clarificării/ eliminării/ modificării unor elemente din documentația de atribuire a Procedurii;**
- 2. prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, astfel încât operatorii economici să poată beneficia de un interval de timp suficient pentru pregătirea documentelor de calificare și elaborarea ofertelor, în temeiul dispozițiilor art. 153 din Legea nr. 98/2016;**
- 3. suspendarea Procedurii sau aplicării oricărei decizii luate de Autoritatea contractantă, până la soluționarea prezentei contestații, în temeiul art. 22 și art. 23 din Legea nr. 101/2016;**

*pentru următoarele:*

### **MOTIVE**

- I. Cerințe din Fișa de date care contravin legislației achizițiilor publice**
- I.1 Cerința privind experiența similară aferentă Lotului 2 și Lotului 2 este excesivă și restricționează concurența, astfel încât se impune modificarea acesteia**
1. Conform punctul II.1.4 din Fișa de date a achiziției, Autoritatea contractantă dorește să achiziționeze prin această procedură **28 autobuze cu gaz natural comprimat (CNG)**, după cum urmează:
  - LOT 1 Achiziționarea de 12 bucăți autobuze noi cu lungimea de minim 10 metri și
  - LOT 2 Achiziționarea de 16 bucăți autobuze noi cu lungimea de minim 12 metri.
2. Valoarea estimată a procedurii este de 37.510.080 RON, defalcată pe loturi astfel:
  - LOT 1 – valoare estimată 14.821056 RON
  - Lot 2 – valoare estimată 22.689.024 RON

3. La secțiunea III.1.3.a) din Fișa de date *Capacitatea tehnică și/sau profesională* se solicită:

- **Pentru Lotul 1**

„Ofertanții trebuie să facă dovada livrării de **produse similare** în ultimii 3 ani, calculați retroactiv de la data limită de depunere a ofertelor, în valoare cumulată de **minimum 14.000.000 lei** fără TVA, la nivelul a minimum un contract”

- **Pentru Lotul 2**

„Ofertanții trebuie să facă dovada livrării de **produse similare** în ultimii 3 ani, calculați retroactiv de la data limită de depunere a ofertelor, în valoare cumulată de minimum 14.000.000 lei fără TVA, la nivelul a minimum un contract”

La subpunctul 1.1. se menționează însă o valoare cumulată a experienței similare pentru Lotul 2 de **22.000.000 RON**.

4. Prin urmare, **pentru Lotul 2 se impune, în primul rând, clarificarea cuantumului experienței similare solicitate**, existând o discrepanță în Fișa de date între valorile menționate pentru Lotul 2.
5. Pentru ambele loturi, la aceeași secțiune, se menționează expres:
- “Prin **produse similare** se înțeleg autobuze **alimentate cu gaz natural comprimat (CNG)**”
6. Limitarea produselor similare exclusiv la *autobuzele alimentate cu gaz natural comprimat (CNG)* dublat de stabilirea unui nivel foarte ridicat valoric al experienței similare (raportat la situația existentă în piață – după cum vom detalia mai jos) este **excesivă raportat la complexitatea contractului** ce face obiectul Procedurii.
7. Astfel vom arăta, în cele ce urmează, pe de o parte (i) că volumul autobuzelor CNG livrate este semnificativ mai mic decât cel al autobuzelor diesel, astfel că nu se poate asigura o selectare pe baze reale competitive a producătorilor de autobuze exclusiv din categoria CNG, iar pe de altă parte că (ii) alte autorități contractante din România care au derulat proceduri tot pentru autobuze CNG au permis expres ca “produsele similare” să includă mijloace de transport în comun, iar nu doar autobuze CNG.
8. Preliminar, arătăm că potrivit art. 178 alin. (1) din Legea 98/2016:
- „Autoritatea contractantă are dreptul de a stabili prin documentele achiziției cerințe privind capacitatea tehnică și profesională care sunt **necesare și adecvate** pentru a se asigura că operatorii economici dețin resursele umane și tehnice și experiența necesare pentru a executa contractul de achiziție publică/acordul-cadru la un standard de calitate corespunzător.”
9. Prin Instrucțiunea nr. 2/2017, ANAP clarifică la art. 2 faptul că:

„(1) Autoritatea/Entitatea contractantă stabilește cerințele minime de calificare și selecție precizate la art. 1, în corelare cu **principiul proporționalității**, cu scopul de a obține o confirmare că operatorii economici care demonstrează îndeplinirea respectivelor cerințe **au capacitatea și experiența necesară pentru a gestiona și duce la bun sfârșit, în condițiile de performanță impuse prin caietul de sarcini**, contractul de achiziție publică/de achiziție sectorială/acordului-cadru ce urmează a fi atribuit. (2) La stabilirea cerințelor minime de calificare și selecție, autoritățile/entitățile contractante vor ține cont de aspecte precum: **complexitatea, volumul, durata, valoarea și natura contractului de achiziție publică/de achiziție sectorială/acordului-cadru care urmează a fi încheiat, fără a se impune îndeplinirea unor condiții ce nu prezintă relevanță sau sunt disproporționate în raport cu scopul menționat la alin. (1).**”

10. Astfel arătăm că, din informațiile noastre, din anul 2019, în România au fost derulate doar 3 proceduri de atribuire care au avut ca obiect autobuze CNG astfel:
- (i) Anunț atribuire **CN1012410/27.06.2019** – procedură atribuită  
Autoritate contractantă: Municipiul Râmnicu Vâlcea  
Obiect: 7 autobuze de 18m  
Valoare estimată: 12.075.000 RON  
**Experiență similară solicitată: 12.000.000 RON – produse similare**
- (ii) Anunț atribuire **CN1014725/04.09.2019** – procedură atribuită  
Autoritate contractantă: Municipiul Giurgiu  
Obiect: 13 autobuze CNG  
Valoare estimată: **18.188.693 RON**  
**Experiență similară solicitată: 7.800.000 RON**  
**Produse similare - AUTOBUZE**
- (iii) Anunț atribuire **CN1021114/15.05.2020** – procedură în curs de finalizare  
Autoritate contractantă: Municipiul Sibiu  
Obiect: 40 autobuze CNG  
Valoare estimată: **64.947.495,85 RON**  
**Experiență similară solicitată: 50.000.000,00 RON**

**Produse similare - MIJLOACE DE TRANSPORT IN COMUN/DE CALATORI<sup>1</sup>**

11. Se poate așadar observa, pe lângă numărul extrem de redus de proceduri ce au vizat atribuirea de autobuze CNG în ultimii 3 ani, că autoritățile contractante *altele decât Râmnicu Vâlcea* (respectiv Giurgiu și Sibiu) nu doar că **nu au impus experiență** similară în livrarea de autobuze CNG, dar au impus și o limită valorică cu mult mai mică decât valoarea estimată a procedurii, respectiv:
  - Municipiul Giurgiu în anul 2019 a impus o experiență similară cu app. 57% mai mică decât valoarea estimată;
  - Municipiul Sibiu în anul 2020 a impus o experiență similară cu app. 23% mai mică decât valoarea estimată.
12. Aceasta în condițiile în care la Municipiul Sibiu se solicita 40 de autobuze în total, în timp ce în procedura de față se solicită 28 de autobuze CNG.
13. În orice caz, după cum se poate observa, chiar și în procedura demarată de Municipiul Sibiu în anul 2020, deși anterior fuseseră demarate alte două proceduri pe CNG, *nu s-a solicitat ca experiența similară să vizeze exclusiv autobuze CNG*, ci s-a permis expres ca experiența similară să includă orice mijloace de transport în comun, inclusiv diesel, tocmai pentru a nu se restricționa concurența.
14. În contextul acestei situații de fapt, dar și al prevederilor legale sus citate, care impun stabilirea cerinței de experiență similară în raport inclusiv cu natura obiectului contractului, cu respectarea principiului proporționalității, considerăm necesară **modificarea cerinței experienței similare pentru ambele Loturi 1 și 2 prin raportare la întreaga categorie a autobuzelor de transport în comun (indiferent de motorizare, inclusiv de exemplu diesel)**. Autobuzele diesel sunt **similare ca tip și complexitate** autobuzelor CNG ce urmează a fi achiziționate în cadrul Procedurii (situația este identică în cazul autobuzelor pe baza de benzină). Astfel, **nu se justifică excluderea** acestora din cadrul experienței similare acceptate și limitarea acestei proceduri numai producătorilor de autobuze CNG.
15. Arătăm că **un producător de autobuze diesel dispune de resursele umane și tehnice pentru a produce autobuze CNG** la standardele de calitate solicitate prin Caietul de sarcini, întrucât din punct de vedere tehnic, **principalele diferențe dintre un autobuz CNG și unul diesel le constituie motorizarea și sistemul de stocare al combustibilului (rezervoare)**.
16. În ceea ce privește **dimensiunile autobuzului, caroseria, designul interior/exterior, sistemele software, acestea sunt identice sau cel puțin similare** atât în cazul autobuzelor CNG, cât și a celor ce funcționează pe bază de alți combustibili. Diferențe constructive există în principal în ceea ce privește motorul și rezervorul

---

<sup>1</sup> În cadrul procedurii (prin punctul de vedere deșus la contestația formulate față de documentația de atribuire), Autoritatea contractantă **a clarificat expres ca nu are în vedere nicio limitare** a tipului de mijloc de transport în comun.

de combustibil. Înălțimea autobuzului crește datorită faptului că o anumită parte din rezervor este localizată pe acoperiș.

17. Experiența în livrări de autobuze destinate transportului public nu poate fi însă ignorată strict pe motive ce țin de motorizarea și sistemul de stocare al combustibilului autovehiculelor, în special în contextul în care este o practică frecvent întâlnită situația în care **producătorii de autobuze achiziționează motoare, fie acestea diesel sau CNG, de la un alt furnizor specializat**. Producătorii de autobuze nu sunt producători de motoare, ci **integratori** ai acestor motoare într-un **concept/design pe care producătorul de autobuz îl realizează. Prin urmare, indiferent de tipul de motorizare, ar trebui avută, în mod esențial, în vedere capacitatea de a integra unitar toate componentele unui autobuz într-un singur concept destinat transportului în comun. Or, aceasta capacitate este specifică tuturor producătorilor de autovehicule de transport în comun, iar nu doar producătorilor de autobuze CNG.**
18. Luarea în calcul a autobuzelor diesel (sau cu alte tipuri de combustibili) pentru evaluarea experienței similare **ar asigura concurența și ar permite accesul mai multor producători de autobuze cu o experiență vastă la Procedură**. Acești potențiali ofertanți, deși nu au livrat în mod neapărat în trecut autobuze CNG în valoare cumulată de 14.000.000 lei (lot 1)/ 22.000.000 lei (lot 2), au capacitatea de a produce astfel de vehicule în raport de experiența similară a acestora în producția de autobuze diesel/ alți combustibili, care, așa cum am arătat, sunt similare celor CNG din punct de vedere al complexității.
19. Cuantumul valoric al experienței similare solicitat de Autoritatea contractantă în această procedură *doar pentru autobuze CNG* este **dificil de atins în condițiile actuale**, în special în condițiile în care tendința achiziționării de autobuze CNG este relativ nouă, iar până în prezent s-a înregistrat o cerere relativ scăzută pentru asemenea mijloace de transport, raportat la cererea pentru alte tipuri de motorizări.
20. Deși majoritatea producătorilor de autobuze au în prezent în producție autobuze CNG, pragul valoric impus de Autoritatea contractantă pentru ambele loturi este unul ridicat raportat la realitatea de pe piață, astfel fiind **limitată libera concurență** și accesul unor potențiali ofertanți care *ar avea capacitatea și tehnică și profesională* de a executa contractul în condițiile stabilite prin Caietul de sarcini.
21. Or, în condițiile în care această cerință este oricum excesivă raportat la complexitatea contractului, aceasta se impune a fi modificată – pentru ambele loturi 1 și 2 - în sensul includerii în cadrul produselor similare și a autobuzelor de transport în comun (indiferent de motorizare, inclusiv de exemplu diesel), întrucât livrarea acestora **este de natură să facă dovada că ofertantul are capacitățile și competențele necesare** îndeplinirii conforme a Caietului de sarcini.
22. Alternativ, Autoritatea contractantă ar trebui obligată cel puțin la reducerea semnificativă a cuantumului valoric solicitat pentru experiența similară în producerea de autobuze CNG – pentru ambele loturi 1 și 2. Credem însă că solicitarea unui nivel valoric mai ridicat al experienței similare însă pentru *orice mijloace de transport în*

*comun* (inclus alte tipuri de motorizări, eg. diesel) ar fi mai degrabă de natură a satisface nevoile Autorității contractante care trebuie astfel să se asigure că selectează ofertanți care au capacitatea reală de a produce astfel de autobuze.

## **II. Cerințe din Caietul de sarcini care contravin legislației achizițiilor publice sau care se impun a fi modificate/ clarificate**

### **II.1 Cerința prevăzută în Secțiunea 2.1.1 – pag. 9 și 69 din Caietul de sarcini, privind reciclarea**

23. În Caietul de sarcini este prevăzută cerința potrivit căreia materialele utilizate se vor încadra în *prescripțiile internaționale* privind reciclarea.
24. Or, o astfel de cerință privind reciclarea nu se justifică având în vedere categoria autobuzelor ce fac obiectul Procedurii, și anume autobuze de categoria M3, clasa I.
25. Prescripțiile internaționale privind reciclarea există și impun anumite cerințe exclusiv în ceea ce privește categoriile de autobuze M1 și N1. Astfel, Autoritatea contractantă impune respectarea unor **cerințe inaplicabile categoriei de autobuze ce face obiectul prezentul Caiet de sarcini**.
26. Potrivit Regulamentului CEE-ONU 133 *Dispoziții uniforme privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește reutilizarea, reciclabilitatea și recuperabilitatea acestora* care reprezintă *prescripțiile internaționale* în materie de reciclare în industria autovehiculelor, domeniul de aplicare al Regulamentului îl reprezintă potrivit art. 1.1 exclusiv vehiculele din categoria M1 și N1 și pieselor acestor vehicule.
27. Or, având în vedere că Autoritatea contractantă nu solicită autobuze din aceste categorii, **ci vehicule din categoria M3**, rezultă că prescripțiile internaționale la care aceasta face trimitere sunt **inaplicabile** în acest caz.
28. Prin urmare, se impune **eliminarea** acestei cerințe din Caietul de sarcini, dată fiind inaplicabilitatea prevederilor Regulamentului CEE-ONU 133.

### **II.2 Completarea cerinței prevăzute în Secțiunea 2.1.4 – pag. 10 și 70 din Caietul de sarcini cu privire la caracteristicile masice – cu depășirea maselor maxime admise de legislație sau, alternativ, modificarea capacității minime de pasageri**

29. Potrivit Fișei de date și Caietului de Sarcini, Autoritatea contractantă a solicitat:
  - LOT 1 - 12 autobuze, de min 10 m, capacitate minimă 85 locuri
  - LOT 2 - 16 autobuze, de min 12 m, capacitate minimă 100 locuri.
30. Potrivit pct. 2.1.4:

„Ofertantul va detalia prin documentație caracteristicile masice și repartiția pe toate punțile astfel:

- masa utilă (kg, tone);
- masa proprie autobuz conform directivei 97/27/CE, (kg);
- masa totală (maxima autorizată) a autobuzului (kg);

Se va specifica obligatoriu repartiția sarcinilor pe punți.”

31. Conform:

- Directivei 96/53/CE de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutateii maxime autorizate în traficul internațional și a
- Ordonanței 43/1997 privind regimul drumurilor, completată și modificată (care transpune și cerințele din directiva sus menționată)

masele maxime admise au fost stabilite astfel:

- Masă totală maximă admisă – autobuz 2 axe – **19,5 tone** (punctul 2.3.1.c din Anexa 2 la OG 43/1997 – similar în Directiva sus menționată, punctul 2.3.1 din Anexa 1)
- Masă maximă admisă pe axe – axa motoare – **11,5 tone** (punctul 3.4.2 din Anexa 2 la OG 43/1997 – similar în Directiva sus menționată, punctul 3.4.2 din Anexa 1)

32. Or, capacitatea minimă de locuri (pasageri) solicitată nu poate fi atinsă dacă se păstrează încadrarea în masele maxime admise sus menționate.

33. Arătăm astfel, cu titlul de exemplu:

- **Autobuzul CNG Mercedes Conecto – 12 m** are o masă totală de 19 to, însă asigură 99 de pasageri cu masă pe axa motoare de 13 tone. Aceasta în condițiile în care menționează că numărul de pasageri este asigurat fără aer condiționat. Or, aparatura de aer condiționat aduce o masă suplimentară. Prin urmare, aparatura de aer condiționat determină un număr și mai mic de pasageri, deși axa motoare este deja de 13 tone.

Mai mult se menționează expres că valorile pot diferi în funcție de cerințele locale.

Mai jos extras din broșura Mercedes de pe site-ul acestui ofertant [https://www.mercedes-benz-bus.com/en\\_AM/buy/services-online/download-technical-brochures.html#content/headline](https://www.mercedes-benz-bus.com/en_AM/buy/services-online/download-technical-brochures.html#content/headline)



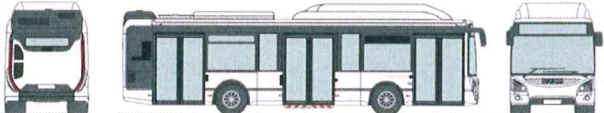

	Euro VI D - Diesel		Euro VI D -
	Conecto	Conecto G	Conecto NGT
Vehicle length	12,134 mm	18,124 mm	12,134 mm
Vehicle width	2,550 mm	2,550 mm	2,550 mm
Vehicle height (incl. air conditioning system/bonnet)	3,120/- mm	3,120/- mm	3,120/3,388 mm
Max. vehicle height incl. special equipment (e.g. hybrid module, or exhaust upwards)	3,300 mm	3,350 mm	3,450 mm
Wheelbase, front axle - drive axle	5,900 mm	-	5,900 mm
Wheelbase, front axle - centre axle	-	5,900 mm	-
Wheelbase, centre axle - drive axle	-	5,990 mm	-
Front/rear overhang	2,818/3,416 mm	2,818/3,416 mm	2,818/3,416 mm
Angle of approach/departure	7°/7°	7°/7°	7°/7°
Tyre size	275/70 R 22.5	275/70 R 22.5	275/70 R 22.5
Total passenger carrying capacity ECE R107 (without air conditioning system)	101	150	99
of which seats	26	40	30
of which standees	75	110	69
Boarding height, Door 1/Door 2/Door 3/Door 4	320/320/320/- mm	320/320/320/320 mm	320/320/320/- mm
Clear door width	1,250 mm	1,250 mm	1,250 mm
Standing height front/rear	2,313/2,317 mm	2,313/1,317 mm	2,313/2,317 mm
Height of floor above road surface	370 mm	370 mm	370 mm
Platform height	280 mm	280 mm	280 mm
Waistline height (above floor)	952 mm	952 mm	952 mm
Capacity of fuel tank/AdBlue® additive tank	250 l/32l	250 l/32l	908 l/-
Gross vehicle weight	19,500 kg	28,000 kg	19,500 kg
Axle loads, max. permissible*			
- Front axle (maximum allowed by design)	7,500 kg	7,500 kg	7,500 kg
- Centre axle	-	10,000 kg	-
- Drive axle (maximum allowed by design)	13,000 kg	13,000 kg	13,000 kg

\* Depending on country of registration, example based on Germany

- În cazul Autobuzelor IVECO – 10 m – are o masă totală de 19 to, și asigură 97+1 pasageri, cu masă pe axa motoare tot de 13 tone. Se menționează de asemenea expres că acest număr diferă în funcție de masele admisibile. Prin urmare și la acest autobuz, se menționează o masă pentru axa motoare 13 tone.

Mai jos extras din broșura IVECO de pe site-ul acestui ofertant [https://www.iveco.com/ivecobus/en-us/collections/technical\\_sheets/Documents/Urbanway-Natural-Power/Urbanway-CNG-10m.pdf](https://www.iveco.com/ivecobus/en-us/collections/technical_sheets/Documents/Urbanway-Natural-Power/Urbanway-CNG-10m.pdf)

**10,5 m Bus Low Floor - Cursor 8 CNG EURO VI**

Length	10470 mm
Width	2500 mm
Height	3307 mm
Wheelbase	4590 mm
Front / Rear overhang	2710 / 3170 mm
Front / Rear track	2087 / 1870 mm
Front / rear internal height	2378 mm
Front / Middle / Rear door access height	320 / 330 / 340 mm
Front / Middle / Rear door width	1200 mm
External turning circle	8955 mm
Internal turning circle	3005 mm
Kerb-to-kerb turning radius	7225 mm
Approach / departure angles	7°/7°
Max. legal permissible GVW*	19000 kg
Max. permissible front axle load	7245 / 7500** kg
Max. permissible rear axle load*	13000 kg

CURSOR 8 CNG EURO VI	
Power at 2500 rpm	213 kW (290 hp)
Max. torque	1100 Nm at 1100 rpm
Displacement	7.8 litres
6 cylinders in line, vertical transverse at the rear, Common Rail	

Maximum passengers capacity: **93+1**  
(depending on permissible weights of registration country)

\* Max depending on registration country      \*\* Specific Tyres

**IVECO BUS**

34. Prin urmare, este evident că, nu se poate atinge numărul minim de pasageri cu masele maxime admise stabilite atât la nivel european cât și în România.

35. Potrivit art. 41 din OG 43/1997:

*“(1) Este interzisă circulația pe drumurile publice a vehiculelor rutiere, înmatriculate sau înregistrate în România sau în alte state, cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise în circulație prevăzute în **anexele nr. 2 și 3**. (n.n. dimensiunile maselor de mai sus au fost redate din anexa 2)*

*(2) **Prin excepție** de la prevederile alin. (1), circulația pe drumurile publice a vehiculelor rutiere, înmatriculate sau înregistrate în România sau în alte state, **cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau a dimensiunilor maxime admise prevăzute în anexele nr. 2 și 3, se poate efectua numai în baza autorizației speciale de transport, denumită în continuare AST**, eliberată în prealabil, fără discriminare, în condițiile stabilite prin norme privind autorizarea și desfășurarea circulației vehiculelor rutiere cu mase și/sau dimensiuni care depășesc limitele maxime admise, aprobate prin ordin comun al ministrului transporturilor, al ministrului dezvoltării regionale și administrației publice și al ministrului afacerilor interne.”*

36. Prin urmare, Autoritatea contractantă are fie posibilitatea de a stabili mase admise mai mari decât cele stabilite la nivel național/ european, caz în care va fi necesară o autorizație specială de transport, fie de a diminua capacitatea minimă a pasagerilor.

**37. Se impune însă modificarea expresă a cerințelor Caietului de sarcini (i) fie în sensul diminuării capacității minime a locurilor (la app. 80 locuri pentru autobuzul de 10 m și app. 90 locuri la autobuzul de 12 m), (ii) fie menționarea expresă a maselor maxime admise atât cea totală cât și cea pe axa motoare, peste nivelul stabilit în OG 43/1997 și la nivel european, respectiv la 20 tone masă totală și 12,5/ 13 tone masa pe axa motoare.**

### **II.3 Completarea cerinței prevăzute în Secțiunea 2.4.1 – pag. 11 și 71 din Caietul de sarcini cu privire la condițiile tehnice privind motorul**

38. Potrivit pct. 2.4.1 Motorul: „Autobuzele vor fi dotate cu motoare cu aprindere prin scanteie, carburant utilizat, gaz natural comprimat, cu șase cilindri în linie, cu supraalimentare [...]”

39. Raportat la practica din industrie și la motoarele frecvent folosite pentru autobuzele CNG de către majoritatea producătorilor de pe piață, cerința privind dotarea motorului exclusiv cu o sursă de supraalimentare apare drept **restrictivă și disproportionată**, limitând nejustificat opțiunile ofertanților, pentru următoarele motive:

- există soluții echivalente din punct de vedere tehnic, dar cu o performanță îmbunătățită și anume **turbo supraalimentarea** – o soluție ce presupune un supraalimentator, alimentat de o turbină în fluxul de evacuare. În cazul grupului de turbosupraalimentare (procedeul turbo), acestea sunt antrenate de o turbină cu gaze acționată de gazele de ardere evacuate din cilindri, fiind legată la galeria de evacuare a motorului (spre deosebire de supraalimentare, care este dependentă de rotațiile motorului);
- tehnologia *turbo* este cea folosită la majoritatea motoarelor moderne și de către marea majoritate a producătorilor din industrie, fiind superioară din punct de vedere tehnic;
- nu există o nevoie reală a Autorității contractantă pentru dotarea motoarelor *exclusiv* cu o sursă de supraalimentare; așa cum am arătat supraalimentarea reprezintă o variantă inferioară față de alte soluții existente și frecvent utilizate pe piață în acest moment (turbo supraalimentarea).

40. Pentru aceste motive, se impune completarea cerinței de la pct. 2.4.1 (pag. 11 și 71) prin permiterea soluției tehnice de turbo supraalimentare, astfel:

*„Autobuzele vor fi dotate cu motoare cu aprindere prin scanteie, carburant utilizat, gaz natural comprimat, cu șase cilindri în linie, cu supraalimentare sau cu turbo supraalimentare [...]”.*

#### **II.4 Modificarea cerinței prevăzute în Secțiunea 2.4.1.2 – pag. 13 și 74 din Caietul de sarcini cu privire la instalația de răcire**

41. Potrivit secțiunii 2.4.1.2: „[...] *conductele instalației de răcire și climatizare să fie din țevi cu înaltă rezistență la coroziune (alama, inox), izolate termic pe circuitul de climatizare, garantata de toata durata normala de utilizare [...]*”.
42. Potrivit acestei cerințe, singurele materiale din care pot fi fabricate țevile pentru a oferi o rezistență înaltă la coroziune sunt alama și inoxul. Or, o astfel de cerință nu poate fi acceptată, fiind restrictivă în mod nejustificat.
43. Există **materiale și soluții tehnice echivalente**, care asigură **același grad de rezistență înaltă la coroziune**, dar care în momentul de față sunt excluse, fără vreo necesitate reală a Autorității contractante de a limita aceste materiale la alama și inox.
44. Arătăm cu titlu de exemplu că o soluție tehnică echivalentă este cea în care sistemul de răcire este compus din țevi din aliaj de aluminiu (materiale extrem de rezistente la coroziune), iar radiatoarele, conductele și alte elemente sunt fabricate din aliaj de aluminiu (materiale, de asemenea, extrem de rezistente la coroziune).
45. Astfel, având în vedere că **există soluții echivalente** din punct de vedere al rezistenței la coroziune, pentru a nu restricționa proiectarea sistemului de răcire a motorului exclusiv la anumite materiale, aliajul de aluminiu și cupru ar trebui incluse în cerințele Caietului de sarcini.

46. Pentru aceste motive, vă solicităm respectuos completarea cerinței de la pct. 2.4.1.2 – pag. 13 și 74, astfel:

Potrivit secțiunii 2.4.1.2: „[...] conductele instalației de răcire și climatizare să fie din țevi cu înaltă rezistență la coroziune (alama, inox, aliaj de aluminiu, aliaj de cupru sau echivalent), izolate termic pe circuitul de climatizare, garantata de toata durata normala de utilizare [...]”.

#### **II.5 Modificarea cerinței prevăzute în Secțiunea 2.4.2 – pag. 14 și 74 din Caietul de sarcini cu privire la cutia de viteze**

47. Potrivit secțiunii 2.4.2: „Condiții tehnice [...]: - 3 senzori temperature (unitate de comanda electronica, retarder, baie ulei), functionare controlata electronic, echipare cu retarder primar, asigurarea unui cuplu cat mai mare (2000Nm) care face posibila o schimbare a treptelor de viteze la un numar de redus de turatii ale motorului (sub 1400 rot/min.) [...]”.
48. Având în vedere dimensiunile autobuzului (10m) și puterea motorului solicitata de minim 200 kW potrivit Caietului de sarcini, necesarul de 2000 Nm pentru cuplul motorului apare ca fiind **excesiv și dificil de implementat din punct de vedere tehnic**, limitând în mod nejustificat opțiunile ofertanților, **fără o nevoie reală a Autorității contractante de a avea un cuplu de 2000 Nm**.
49. Acest lucru rezultă chiar din specificațiile Caietului de sarcini. Conform acestuia (secțiunea 2.4.1), sunt permise motoare GNC de (minim) 200 kW. Or, un motor de 200 kW nu poate depăși din punct de vedere tehnic un cuplu mai mare de 1400-1500 Nm.
50. De asemenea, cutia de viteze indicată de Autoritatea contractantă în secțiunea 2.4.2. și anume ZF EcoLife 6 AP (sau echivalentă) nu poate permite un cuplu al motorului de 2000 Nm, astfel cum indică Autoritatea contractantă în specificația mai sus citată.
51. Astfel, pentru a putea corela și integra cerințele Autorității contractante cu privire la puterea motorului (min. 200 kW) și cutie de viteze de tip ZF EcoLife 6 AP sau echivalent, specificația ar trebui modificată în sensul includerii unui cuplu de minim 1400Nm cu cuplu primar sau 1900 Nm cu cuplu primar de întârziere plus frână de motor, care ar permite încadrarea unui motor/cutie de viteze conform cerințelor din Caietul de sarcini.
52. Astfel, vă solicităm respectuos modificarea cerinței după cum urmează:

„Condiții tehnice [...]: - 3 senzori temperature (unitate de comanda electronica, retarder, baie ulei), functionare controlata electronic, echipare cu retarder primar, asigurarea unui cuplu cat mai mare (2000Nm minim 1400 Nm cu cuplu primar sau 1900 Nm cu cuplu primar de întârziere plus frână de motor) care face posibila o schimbare a treptelor de viteze la un numar de redus de turatii ale motorului (sub 1400 rot/min.) [...]”.

## **II.6 Modificarea cerinței prevăzute în Secțiunea 2.4.5 – pag. 15-16 și 76 din Caietul de sarcini cu privire la suspensie**

53. Potrivit secțiunii 2.4.5: *„Pernele de aer și amortizoarele fata-spate ale autobuzelor vor fi de aceeași marcă și tipodimensiune.”*
54. Arătăm că și această cerință este nejustificată raportat la nevoile Autorității contractante. Nevoia acesteia este de a avea perne de aer și amortizoare în conformitate cu cerințele Caietului de sarcini, funcționale pe toată durata de garanție, fără a avea vreo relevanță practică sau tehnică marca acestor perne de aer/amortizoare, atât timp cât acestea sunt conforme cu cerințele Caietului de sarcini.
55. Alegerea mărcii pernelor de aer/amortizoarelor ar trebui să fie o alegere la dispoziția ofertanților (producătorilor autobuzelor) care selectează soluția optimă pentru autobuzele produse. Arătăm că selecția acestora se face în funcție de parametri tehnici care variază în funcție de osie, practica în industrie fiind aceea de a avea perne de aer/amortizoare de aceeași marcă per osie (aceeași marcă pentru osia din față și aceeași marcă pentru osia din spate, fără a exista obligația de a instala aceeași marcă la ambele osii).
56. Prin urmare, se impune modificare cerinței mai sus menționate astfel:

*„Pernele de aer și amortizoarele fata-spate ale autobuzelor vor fi de aceeași marcă și tipodimensiune pe fiecare dintre osii (aceeași marcă pentru osia din față și aceeași marcă pentru osia din spate).”*

## **II.7 Modificarea cerinței prevăzute în Secțiunea 2.4.9.10 – pag. 25 și 86 din Caietul de sarcini cu privire la sistemul de climatizare**

57. Potrivit secțiunii 2.4.9.10: *„Autobuzele vor fi echipate cu următoarele sisteme de încălzire, ventilație și condiționarea aerului: - instalație de încălzire a salonului, a cabinei și degivrare a parbrizului din instalația de răcire a motorului și un alt sistem independent de acesta; se vor respecta prevederile regulamentul nr. 121 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește amplasarea și identificarea comenzilor manuale, a martorilor și a indicatoarelor [2016/18] și regulamentul (UE) nr. 672/2010 al comisiei din 27 iulie 2010 privind cerințele pentru omologarea de tip a dispozitivelor de degivrare și de dezaburire a parbrizului a anumitor autovehicule și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate”.*

58. Arătăm că Regulamentul (UE) nr. 672/2010 indicat de către Autoritatea contractantă în cerința respectivă este aplicabil exclusiv autovehiculelor din clasa M12, astfel cum prevede art. 1 al Regulamentului:

*„Prezentul regulament se aplică autovehiculelor din categoria M1 prevăzute cu parbriz, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE”.*

59. Prin urmare, Regulamentul exclude din sfera de aplicare autovehiculele din categoria M3 (cele care fac obiectul prezentei proceduri). Astfel, având în vedere inaplicabilitatea Regulamentului 672/2010 în ceea ce privește autobuzele din categoria M3, se impune eliminarea acestei referințe.

60. Mai mult, arătăm că în ceea ce privește mențiunea Regulamentului CEE-ONU 121, credem că s-a strecurat o eroare materială, având în vedere că acest Regulament stabilește cerințe privind amplasarea și identificarea comenzilor manuale, a martorilor și a indicatoarelor. Având în vedere că cerința se referă la sistemul de climatizare, se impune indicarea Regulamentului nr. 122 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) — Specificații tehnice uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M, N și O în ceea ce privește sistemele de încălzire ale acestora.

61. Prin urmare, având în vedere cele de mai sus, se impune modificarea specificației după cum urmează:

*„Autobuzele vor fi echipate cu următoarele sisteme de încălzire, ventilație și condiționarea aerului: - instalație de încălzire a salonului, a cabinei și degivrare a parbrizului din instalația de răcire a motorului și un alt sistem independent de acesta; se vor respecta prevederile regulamentului nr. 121 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) — Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește amplasarea și identificarea comenzilor manuale, a martorilor și a indicatoarelor [2016/18] Regulamentului nr. 122 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) — Specificații tehnice uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M, N și O în ceea ce privește sistemele de încălzire ale acestora și regulamentul (UE) nr. 672/2010 al comisiei din 27 iulie 2010 privind cerințele pentru omologarea de tip a dispozitivelor de degivrare și de dezaburire a parbrizului a anumitor autovehicule și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate”.*

### **III. Se impune obligarea autorității contractante la prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, astfel încât operatorii economici să poată beneficia**

---

<sup>2</sup> Potrivit art. 4 alin. (1) din REGULAMENTUL (UE) 2018/858: „Categorie M1: autovehicule cu cel mult opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului și fără spațiu pentru pasageri în picioare, indiferent dacă numărul locurilor așezate este limitat la locul așezat al conducătorului auto;”

**de un interval de timp suficient pentru pregătirea documentelor de calificare și elaborarea ofertelor**

62. Potrivit art. 153 alin. (1) din Legea 98/2016: „Autoritatea contractantă prelungeste perioada stabilită în anunțul de participare sau în documentele achiziției pentru depunerea ofertelor/solicitărilor de participare, în următoarele cazuri: [...] b) în cazul în care se modifică semnificativ documentele achiziției”.
63. De asemenea, la art. 153 alin. (2) se prevede că: „Durata prelungirii perioadei stabilite potrivit alin. (1) este proporțională cu volumul și complexitatea informațiilor transmise prin clarificări, a informațiilor suplimentare sau a modificărilor aduse documentelor achiziției”.
64. Or, având în vedere faptul că: (i) măsurile de remediere solicitate a fi adoptate de autoritatea contractantă în sensul clarificării/ eliminării/ modificării unor elemente din documentația de atribuire sunt **de natură a modifica semnificativ documentele achiziției**, precum și că: (ii) perioada rămasă până la data limită pentru primirea ofertelor este scurtă, respectiv **15.06.2021**, în această perioadă fiind **puțin probabilă soluționarea prezentei contestații atât pe fond, cât și în faza controlului judiciar**, se impune obligarea Autorității contractante la prelungirea corespunzătoare a perioadei stabilite pentru depunerea ofertelor, cu un termen rezonabil care să permită ofertanților să își adapteze oferta la modificările dispuse la documentația de atribuire.

**IV. Se impune suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea contestației**

65. *Cu titlu prealabil, arătăm că în momentul de față, conform datelor din SEAP, procedura este suspendată (fără indicarea vreunui motiv). În același timp, subliniem faptul că Procedura poate fi reluată în orice moment de către Autoritatea contractantă, astfel încât subscrisa justifică un interes în formularea unei cereri de suspendare. În acest sens, solicităm CNSC prorogarea soluționării cererii de suspendare până la momentul reluării Procedurii de către Autoritatea contractantă.*
66. Cererea de suspendare a Procedurii se întemeiază pe următoarele motive:
67. Potrivit dispozițiilor art. 22 din Legea 101/2016, „în **cazuri bine justificate** și pentru **prevenirea unei pagube iminente**<sup>3</sup>, la cererea persoanei interesate, Consiliul

<sup>3</sup> Arătăm că în lipsa unor definiții și reglementări speciale ale cazului bine justificat și ale pagubei iminente se aplică prevederile Legii 554/2004 a contenciosului administrativ. Potrivit jurisprudenței conturate în această materie, noțiunile de „caz bine justificat” și „pagubă iminentă” sunt cele definite de Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004: „deși ordonanța nu oferă o definiție a noțiunilor de caz temeinic justificat sau pagubă iminentă, acestea nu se pot îndepărta de semnificația dată de legiuitor prin Legea nr. 554/2004 în materia contenciosului administrativ, ca drept comun al situațiilor litigioase (...). Ca principiu, **cazul bine justificat implică existența unor împrejurări legate de starea de fapt și de drept, care sunt de natură să creeze o îndoială serioasă în privința legalității actului, în timp ce paguba iminentă presupune un prejudiciu material viitor și previzibil sau, după caz, perturbarea previzibilă gravă a funcționării unei autorități publice sau a unui serviciu public**” (a se vedea în acest sens Decizia civilă nr.

poate să dispună prin încheiere, în termen de 3 zile de la primirea cererii, măsura suspendării procedurii de atribuire sau aplicării oricărei decizii luate de autoritatea contractantă, până la soluționarea contestației”.

68. Art. 23 alin. (1) din Legea 101/2016 prevede că „*Consiliul soluționează cererea de suspendare luând în considerare consecințele acestei măsuri asupra tuturor categoriilor de interese care ar putea fi lezate, inclusiv asupra interesului public*”.
69. *Astfel, cele două condiții pentru suspendarea Procedurii sunt: (i) cazul bine justificat și (ii) prevenirea unei pagube iminente. În speța de față sunt îndeplinite ambele condiții, după cum urmează:*

- (i) În ceea ce privește **cazurile bine justificate**, arătăm că, potrivit art. 2 alin. (1) lit. d) din Legea 554/2004 acestea sunt „*împrejurările legate de starea de fapt și de drept, care sunt de natură să creeze o **îndoială serioasă** în privința legalității actului administrativ*”;

În cazul analizat, îndoiala serioasă asupra legalității procedurii rezultă din cuprinsul argumentelor expuse pe fondul contestației. **Încălcările legislației în materia achizițiilor publice** (pe care nu le vom relua și în cuprinsul acestei secțiuni) în redactarea documentației de atribuire sunt de natură să creeze îndoieli asupra legalității întregii proceduri;

Menționăm, de asemenea, că în ceea ce privește condiția cazului bine justificat, atunci când analizează suspendarea, judecătorul **nu trebuie să intre pe fond**, ci numai să realizeze o **analiză sumară a criticilor de nelegalitate**, și să dispună suspendarea în măsura în care acestea au capacitatea să producă o îndoială serioasă asupra prezumției de legalitate de care se bucură Procedura.

- (ii) În ceea ce privește paguba iminentă, aceasta este definită la art. 2 alin. (1) lit. ș) din Legea nr. 554/2004 ca fiind „**prejudiciul material viitor și previzibil sau, după caz, perturbarea previzibilă gravă a funcționării unei autorități publice sau a unui serviciu public**”

În cazul Procedurii, în situația în care nu ar fi remediată documentația de atribuire și, în același timp, nu ar fi suspendată Procedura, paguba iminentă este generată de faptul că: (a) procedura de atribuire ar fi derulată cu o **vădită încălcare a dispozițiilor legale**, așa cum am arătat pe larg *supra*; (ii) datorită termenului scurt pentru depunerea ofertelor, subscrisa, precum și alți ofertanți, **nu ar putea participa la Procedură cu o ofertă care ar putea fi evaluată drept admisibilă și conformă.**

În plus, având în vedere cele expuse mai sus, în cazul în care nu ar fi suspendată Procedura de achiziție, ar fi afectate nu numai interesele subscrisei și ale celorlalți potențiali participanți la procedură, dar și cele ale beneficiarilor autobuzelor ce fac obiectul contractului – prin urmare chiar **interesul public**.

Astfel, restricțiile conținute în prezent de documentația de atribuire, care încalcă dispozițiile art. 2 din Legea nr. 98/2016, au ca efect **restrângerea concurenței**, deci depunerea de oferte mai puține, fapt ce, pe de o parte, este de natură a lipsi în mod real cetățenii, viitori beneficiari ai autobuzelor, de posibilitatea de a beneficia (pe termen lung) de autobuze care sunt rezultatul celei mai bune oferte de pe piață, iar pe de altă parte, limitarea numărului de oferte este de natură a **afecta eficiența utilizare a fondurilor publice**, din moment ce, cu cât oferta este mai mică, cu atât prețul poate fi mai ridicat și invers.

\*\*\*

**Față de toate aceste motive, vă solicităm admiterea prezentei contestații și, pe cale de consecință să dispuneți:**

- 1. obligarea Autorității contractante la adoptarea de măsuri de remediere în sensul clarificării/ eliminării/ modificării unor elemente din documentația de atribuire a Procedurii;**
- 2. prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, astfel încât operatorii economici să poată beneficia de un interval de timp suficient pentru pregătirea documentelor de calificare și elaborarea ofertelor, în temeiul dispozițiilor art. 153 din Legea nr. 98/2016;**
- 3. suspendarea Procedurii sau aplicării oricărei decizii luate de Autoritatea contractantă, până la soluționarea prezentei contestații, în temeiul art. 22 și art. 23 din Legea nr. 101/2016.**

Cu stimă,

**Otokar Europe Filiala București SRL**

**Schoenherr și Asociații**



