

**ANADOLU AUTOMOBIL ROM s.r.l.**

Soseaua Bucuresti-Ploiesti nr. 110, comuna Ciolpani, judetul Ilfov

Phone: 00 40 21 266 83 00, 266 83 09, 266 86 34

Fax: 00 40 21 266 83 29; e-mail: [office@busexpert.ro](mailto:office@busexpert.ro)



**Nr. inregistrare: 276/27.09.2021**

**Catre**

**CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR**

Str. Stavropoleos nr. 6, Sector 3, București

fax: +4021.310.46.42

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

**Spre stiinta:**

ORASUL FLAMANZI

Cod de identificare fiscala: 3372173; Adresa: Strada: Dumitru Iov, nr. 284; Localitatea: Flamanzi;

Fax: +40 0231552626; E-mail: [orasflamanzi@yahoo.com](mailto:orasflamanzi@yahoo.com);

*Referitor la invitatia de participare nr. CN1034860/17.09.2021 cu privire la "Furnizare autobuze electrice și sisteme GPS pentru obiectivul de investiții "Măsuri integrate de investiții pentru o dezvoltare durabilă a mobilității urbane în cadrul orașului Flămânzi din județul Botoșani", finanțat prin POR, axa prioritară 3 – "Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon", prioritate de investiții 4 e – "Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare", obiectivul specific 3.2 – "Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană urabilă"*

Subscrisa ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL, persoană juridică română, cu sediul social în Comuna Ciolpani, Sat Ciolpani, Șoseaua București-Ploiești, nr.110, Județul Ilfov, Romania, având codul de înregistrare fiscal: RO13610337, respectiv număr de ordine la Oficiul Registrului Comerțului Ilfov de pe lângă Tribunalul Ilfov: J23/1349/2006, reprezentată prin Administrator Aykol Huseyin Ulvi, in calitate de ofertant interesat sa depuna oferta la procedura mai sus mentionata, in temeiul art.8 si din Legea nr.101/2016, va transmite prezenta :

**CONTESTATIE**

impotriva documentatie de atribuire:

- Furnizare autobuze electrice și sisteme GPS pentru obiectivul de investiții "Măsuri integrate de investiții pentru o dezvoltare durabilă a mobilității urbane în cadrul orașului Flămânzi din județul Botoșani", finanțat prin POR, axa prioritară 3 – "Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon", prioritate de investiții 4 e – "Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare", obiectivul specific 3.2 – "Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană urabilă"
- **TERMENULUI LIMITA PENTRU PRIMIREA OFERTELOR SAU A CERERILOR DE PARTICIPARE, RESPECTIV 25.10.2021, ORA 15.00**

# Anadolu Automobil Rom Srl.

prin care intelegem sa va aducem la cunostinta motivele de nelegalitate care ne prejudiciaza interesele comerciale si legitime si incalca prevederile legislatiei privind achizițiile publice , in ceea ce priveste:

- Incalcarea principiilor prevazute de art.2 din Legea 98/2016 si anume a principiului nediscriminarii si tratamentului egal, precum si a principiul proportionalitatii in intocmirea cerintelor tehnice ale Caietului de Sarcini.
- Incalcarea dispozitiilor Art. 50 din Legea 98/2016 - (1) Autoritățile contractante nu vor concepe sau structura achizițiile ori elemente ale acestora cu scopul exceptării acestora de la aplicarea dispozițiilor prezentei legi ori al restrângerii artificiale a concurenței.
- Incalcarea dispozitiilor Art. 155 din Legea nr.98/2016 - (6) Specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.
- Incalcarea dispozitiilor Art. 152<sup>\*</sup> din Legea nr.98/2016 - (1) Fără a afecta aplicabilitatea prevederilor prezentei legi referitoare la perioadele minime care trebuie asigurate între, pe de o parte, data transmiterii spre publicare a anunțurilor de participare și, pe de altă parte, data-limită pentru depunerea ofertelor sau solicitărilor de participare, **autoritatea contractantă are obligația de a corela și stabili perioada de depunere a ofertelor în funcție de complexitatea contractului de achiziție publică/acordului-cadru și de cerințele specifice, astfel încât operatorii economici interesați să beneficieze de un interval de timp adecvat și suficient pentru elaborarea ofertelor sau solicitărilor de participare și pentru pregătirea documentelor de calificare și selecție care sunt solicitate prin documentele achiziției.**

In considerarea motivelor expuse in cuprinsul prezentei contestatii,va solicitam sa constatati nelegalitatea/netemeinicia si intocmirea necorespunzatoare a documentelor mentionate mai sus si pe cale de consecinta sa dispuneti:

- Modificarea partiala a documentatiei de atribuire, respectiv a cerintelor tehnice ale Caietului de Sarcini care au ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici, respectiv :
  - **pct.1.1- Generalitati-** „ în vederea asigurării transportului de pasageri pe cele trei rute de transport public in comun create vor fi achiziționate 3 autobuze electrice inclusiv sisteme GPS cu o capacitate fiecare de minim 12 locuri pe scaune + 1 loc șofer + 1 loc persoane cu dizabilitati. Capacitate totala minim 22 calatori+sofer.”
  - **pct. 3.4.1.3. Specificații tehnice-** „Autobuzele electrice cu lungimea de minim 5,800 m si maxim 6,800 m vor avea o capacitate de încărcare de minim 12 pasageri cu locuri pe scaune, 1 loc pentru șofer si minim 10 locuri in picioare respectandu-se astfel spațiul impus de 0,125 m<sup>2</sup>/calator în picioare, conform CEE-ONU R 107, art. 3.2.3.2.I., plus conducătorul auto.”
  - **pct.3.4.1.11. SPECIFICAȚII TEHNICE ȘI CERINȚE FUNCȚIONALE EXTINSE** „Autobuzele vor fi echipate cu o baterie de minim 100 KWH”
    - Autonomia: minim 160 de kilometri;

## Anadolu Automobil Rom Srl.

- **pct.3.4.1.12 - Unitatea electrică de tracțiune** „Motoarele de tracțiune/hub-urile vor fi motoare electrice asincrone/sincrone trifazate cu randament ridicat, alimentate de la un invertor. Motoarele/hub-urile vor avea o construcție simplă, robustă și ușor de întreținut, **cu răcire exterioară cu aer autoventilat** și cu un termen de garanție de minim 200.000,00 km fără intervenții de întreținere și reparații;
- **Puterea nominală totală a unității electrice de tracțiune va fi de minim 80 kW;**
- **Gradul de protecție al motoarelor va fi minim IP 65. Bobinajul va fi realizat în clasa C 200;**
  
- **pct.3.4.1.13- Echipamentul de tracțiune** „Cablurile de forță vor fi de tipul flexibil, cu izolație și manta de protecție și vor fi dimensionate să reziste la o tensiune de 3000 Vcc.”, în condițiile în care Dispozitiv solicitat în același capitol de sesizare a tensiunii periculoase pe caroserie care va avea ca referință diferența de potențial între caroserie și carosabil, controlat de microprocesor (conform CEE-ONU R 107, Directiva 70/221/CE, Ordinul 1147/2009, cu toate modificările și completările ulterioare) și va fi monitorizat **trebuie să deconecteze circuitele de înaltă tensiune în cazul în care scurgerea de curent depășește 3 mA la o tensiune de 750 Vcc, sau dacă tensiunea măsurată este mai mare de 40 V.**
  
- **pct.3.4.1.14 Bateriile electrice** „Bateriile electrice vor permite o încărcare rapidă (maxim 15 min) și o încărcare standard (maxim 3,5 ore) fără să își piardă calitățile funcționale. Tipul, numărul și caracteristicile tehnice (raportul energie/masă, etc.) ale bateriilor electrice va fi ales de către producătorul autobuzelor electrice, astfel încât să asigure funcționarea sigură, respectiv o autonomie de transport corespunzând la minim 160 km în cele mai defavorabile condiții (încărcare maximă, temperatură din intervalul de operare la care consumul de energie electrică pentru climatizare este maxim).
- Decalarea termenului de depunere oferta cu cel puțin 15 zile calendaristice mai mult decât cel stabilit inițial pentru a putea corela complexitatea contractului de achiziții publice cu volumul mare de documente tehnice care trebuie prezentate și traduse în limba română până la data limită de depunere oferta.

### **MOTIVE:**

În fapt, chiar dacă inițial autoritatea contractantă creează o aparentă stare de legalitate “Pentru toate condițiile/specificațiile tehnice stipulate în Caietul de Sarcini și în Anexe, beneficiarul poate accepta variante echivalente cu condiția ca acestea să ofere performanțe și caracteristici similare sau superioare celor solicitate.” în realitate prin cerințele caietului de sarcini se restrânge în mod artificial concurența, astfel:

I. Având în vedere lungimea minimă a autobuzelor de 5800 mm respectiv **pct. 3.4.1.3. Specificații tehnice-** „Autobuzele electrice cu lungimea de minim 5,800 m și maxim 6,800 m considerăm ca autoritatea contractantă introduce obstacole nejustificate în documentația tehnică pentru a împiedica concurența efectivă între operatorii economici, limitând capacitatea de transport la minim 12 locuri pe scaune + 1 loc șofer + 1 loc persoane cu dizabilități și Capacitate totală minim

## **Anadolu Automobil Rom Srl.**

22 calatori+sofer.” in conditiile in care capacitatea minima de transport pentru un autobuz de 5800 mm este de 11 locuri pe scaune + 1 loc șofer + 1 loc persoane cu dizabilitati si Capacitate totala minim 21 calatori+sofer.”, calculati

conform Directivei 97/27/CE, respectiv Regulamentul CEE-ONU nr. 107

Mai mult decat atat, chiar autoritatea contractanta prin licitatie anterioara publicata prin anuntul de participare CN1027658/14.01.2021, anulata din lipsa de participanti, a solicitat pentru un autobuz de minim 7479 mm, o capacitate de transport de minim 14 pasageri cu locuri pe scaune, 1 loc pentru sofer si 8 locuri in picioare respectându-se astfel spațiul impus de 0,125 m<sup>2</sup>/calator în picioare, conform CEE-ONU R 107, art. 3.2.3.2.1. Total 22 calatori+1 conducator auto . Pentru aceasta licitatie,autoritatea contractanta a micșorat lungimea minim a autobuzului cu 1679 mm dar a pastrat capacitatea totala de pasageri de 22 locuri si a micșorat cu doar 2 locuri capacitatea de transport pe scaune, crescand astfel capacitatea de locuri in picioare, pentru un autobuz mai mic, la minim 10 locuri in picioare.

**In consecinta, avand in vedere Directiva 97/27/CE, respectiv Regulamentul CEE-ONU nr. 107, lungimea minima impusa a autobuzului de 5800 mm, se impune ca autoritatea contractanta sa accepte si autobuze cu o capacitate minima a locurilor pe scaune de 10 calatori, respectiv o capacitate totala de minimum 21 +1 loc conducator auto+1 loc persoane cu dizabilitati**

**II. Avand in vedere prevederile pct.3.4.1.11. SPECIFICAȚII TEHNICE ȘI CERINȚE FUNCȚIONALE EXTINSE** „Autobuzele vor fi echipate cu o baterie de minim 100 KWH” si „Autonomia: minim 160 de kilometri” consideram ca autoritatea contractanta introduce obstacole nejustificate in documentatia tehnica pentru a impiedica concurența efectiva între operatorii economici deoarece *tipul, numărul și caracteristicile tehnice ale bateriilor electrice vor fi alese de către producătorul autobuzelor electrice ca sa asigure funcționarea sigură a acestora si autonomia de transport solicitata prin Caietul de Sarcini*, in conditiile in care cerinta tehnico-economica care prezinta un avantaj pentru autoritatea contractanta este autonomia de minim 160 km si nicidecum capacitatea bateriei.

Aceasta cerinta va avea impact asupra costurilor de mentenanta/inlocuire care cad in sarcina utilizatorilor finali, deoarece pretul unui set de baterii de tipul celor descrise in documentatie este mult mai mare decat cele necesare pentru satisfacerea autonomiei solicitate iar solutia descrisa in caietul de sarcini va suprasolicita permanent infrastructura electrica existenta, care oricum presupune rezerve de energie mai mari fata de cele necesare solutiei pentru realizarea autonomiei de 160 Km.

**In consecinta, nu exista niciun avantaj tehnico-economic pentru autoritatea contractanta care solicita limitarea capacitatii bateriilor la minim 100 Kwh , in conditiile in care autonomia solicitata de 160 km poate fi atinsa si cu baterii de capacitate de 80 kwh**

Mai mult decat atat, chiar autoritatea contractanta prin licitatie anterioara publicata prin anuntul de participare CN1027658/14.01.2021, anulata din lipsa de participanti, a solicitat pentru un autobuz mai mare de minim 7479 mm” o baterie de minim 72 KWH;” pentru aceeasi autonomie de 160 km

Astfel, prin limitarea duala autonomie transport/ capacitate baterie, autoritatea contractanta introduce anumite obstacole nejustificate față de obligatia asigurarii unei concurențe efective între operatorii economici conform dispozitiilor Art. 155 din Legea nr.98/2016 al.6.

## Anadolu Automobil Rom Srl.

III. Avand in vedere prevederile **pct.3.4.1.12 - Unitatea electrică de tracțiune** „Motoarele de tracțiune/hub-urile vor fi motoare electrice asincrone/sincrone trifazate cu randament ridicat, alimentate de la un inverter. Motoarele/hub-urile vor avea o construcție simplă, robustă și ușor de întreținut, **cu răcire exterioară cu aer autoventilat** și cu un termen de garanție de minim 200.000,00 km fără intervenții de întreținere și reparații;

- **Puterea nominală totală a unității electrice de tracțiune va fi de minim 80 kW;**
- **Bobinajul va fi realizat în clasa C 200;**

consideram ca autoritatea contractanta introduce obstacole nejustificate in documentatia tehnica pentru a impiedica concurența efectiva între operatorii economici ” **cu răcire exterioară cu aer autoventilat**”, **putere nominala de minimum 80kw si bobinaj realizat in clasa C200.**

Prin urmare se impune sa modifice cerinta din Caietul de Sarcini Fisa Tehnica nr 1 litera F motor electric unde se specifica “Racire Aer” , cu cerinta “Racire Apa/aer” , in conditiile in care solutiile de motoare electrice racite cu apa sunt:

- *solutii tehnice mai noi, mai modern, mult mai performante, eficiente, fiabile si sigure in exploatare. Se diminueaza zgomotul produs.* Caracteristică superioară a motoarelor răcite cu lichid față de cele răcite cu aer;
- *Asigura pentru motor temperature optima de functionare indiferent de conditiile meteo si climatice exterioare, marind durata de viata a motorului.* Caracteristică superioară a motoarelor răcite cu lichid față de cele răcite cu aer;
- *Elimina neajunsurile canalizatiilor de racire cu aer care pot permite accidental patrunderea apei in contact cu bobinajele.* Caracteristică superioară a motoarelor răcite cu lichid față de cele răcite cu aer;

Mai mult decat atat, sistemul de racire cu aer integral nu este pretabil conditiilor meteorologice din Romania , unde vara temperaturile pot ajunge la 45 C . Sistemul de răcire cu aer a motorului de tracțiune fiind ineficient in aceste conditii , ducand la supraincalzirea motorului si implicit deteriorarea acestuia . Răcirea cu lichid este o metodă eficienta de a îndepărta căldura din motor.

Sistemul este mai bun decât răcirea activă cu aer pentru a păstra motorul la temperaturi optime de funcționare. Această metodă aduce performanțe mai bune și o durată de viață mai mare a motorului,totodata lichidul de racire fiind folosit la incalzirea habitaculului pe timp de iarna , nemaifiind necesara pornirea instalatiilor electrice de incalzire . Prin urmare un sistem de răcire cu apa este mai eficient si nu prezintă niciun risc pentru motorul de tracțiune. Motorul de tracțiune are un circuit de răcire realizat astfel încât apa care poate pătrunde accidental să nu intre în contact cu bobinajele.

- **Puterea nominală totală a unității electrice de tracțiune va fi de minim 80 kW;**

In caietul de sarcini se mentioneaza o autonomie medie solicitată de 160 km. cu oputere nominala a motorului de 80 Kw. În acest context, este necesara o puterea optima a motorului de tracțiune de 60 - 80 kW putere nominala deoarece un motor cu o putere nominala spre limita superioara mai mare afectează consumul și autonomia autobuzului.

**În aceste circumstanțe se impune modificarea cerintei si inlocuirea cu `puterea nominală de minimum 70 kW pentru tracțiunea electrică .**

- **Gradul de protecție al motoarelor va fi minim IP 65.Bobinajul va fi realizat în clasa C 200;**

In conditiile in care gradul de protectie al motoarelor solicitate va fi de minimum IP 65 iar

## Anadolu Automobil Rom Srl.

Clasele de izolație ale materialelor electroizolante utilizate în construcția mașinilor și aparatelor electrice, după temperatura care le caracterizează stabilitatea termică, sunt stabilite prin STAS 6247- 60, după cum urmează:

Y - temperatura admisibilă 90°C (bumbac, mătase, hârtie - neimpregnate);

A - 105°C (bumbac, celofibră, mătase - impregnate);

E - 120°C (pelicule organice sintetice);

B - 130°C (materiale pe bază de mică, fibră de sticlă, azbest - cu lianți organici și compoundinguri de impregnare);

F - 155°C (aceleași materiale ca la B, dar de calitate superioară);

H - 180°C (materiale pe bază de mică, fibră de sticlă, azbest - cu lianți siliconici);

**C - peste 180°C (porțelan, cuarț, sticlă).**

autoritatea contractantă introduce obstacole nejustificate în documentația tehnică pentru a împiedica concurența efectivă între operatorii economici în condițiile în care cerința tehnico-economică care prezintă un avantaj pentru autoritatea contractantă este clasa de protecția a motoarelor IP65 și nicidecum clasa de bobinaj al motorului deoarece cele mai întâlnite clase de izolație în construcția de mașini electrice sunt A, E, B, F, iar mai recent H. Având în vedere că regimul de funcționare al motoarelor electrice de tracțiune ale autobuzelor nu presupune utilizarea unor materiale electroizolante din clasa de izolație C (porțelan, cuarț, sticlă).

**În consecință, se impune acceptarea la ofertare și a autobuzelor ale căror unități electrice de tracțiune au bobinajul motorului realizat în clasa minimum H - 180°C."**

Astfel, prin limitarea duală grad de protecție/ clasa bobinaj, autoritatea contractantă introduce anumite obstacole nejustificate față de obligația asigurării unei concurențe efective între operatorii economici conform dispozițiilor Art. 155 din Legea nr.98/2016 al.6.

**IV. Având în vedere prevederile pct.3.4.1.13- Echipamentul de tracțiune** „Cablurile de forță vor fi de tipul flexibil, cu izolație și manta de protecție și vor fi dimensionate să reziste la o tensiune de 3000 Vcc.”, în condițiile în care Dispozitiv solicitat în același capitol de sesizare a tensiunii periculoase pe caroserie care va avea ca referință diferența de potențial între caroserie și carosabil, controlat de microprocesor (conform CEE-ONU R 107, Directiva 70/221/CE, Ordinul 1147/2009, cu toate modificările și completările ulterioare) și va fi monitorizat **trebuie să deconecteze circuitele de înaltă tensiune în cazul în care scurgerea de curent depășește 3 mA la o tensiune de 750 Vcc, sau dacă tensiunea măsurată este mai mare de 40 V.**

Având în vedere că în caietul de sarcini la capitolul 3.4.1.13. Echipamentul de tracțiune se menționează : Cablurile de forță vor fi de tipul flexibil, cu izolație și manta de protecție și vor fi dimensionate să reziste la o tensiune de 3000 Vcc. , precum și faptul că aceste tensiuni (3.000 Vcc) nu se întâlnesc în sistemul de alimentare a echipamentului de tracțiune se impune modificarea acestei cerințe respectiv “cablurile de forță să fie de tipul flexibil, cu izolație și manta de protecție, dimensionate să reziste la o tensiune de minimum 1.000 Vcc”.

Mai mult decât atât , chiar dispozitivul solicitat de sesizare a tensiunii periculoase pe caroserie care va avea ca referință diferența de potențial între caroserie și carosabil, controlat de microprocesor (conform CEE-ONU R 107, Directiva 70/221/CE, Ordinul 1147/2009, cu toate

## **Anadolu Automobil Rom Srl.**

modificările și completările ulterioare) **trebuie să deconecteze circuitele de înaltă tensiune în cazul în care scurgerea de curent depășește 3 mA la o tensiune de 750 Vcc.**

În consecință, prin limitarea duală rezistența triplă a cablurilor de forță / tensiune de 750 Vcc, autoritatea contractantă introduce anumite obstacole și costuri nejustificate față de obligația asigurării unei concurențe efective între operatorii economici conform dispozițiilor Art. 155 din Legea nr.98/2016 al.6. și a eficienței cheltuirii banilor publici.

V. Având în vedere prevederile **pct.3.4.1.14 Bateriile electrice** „Bateriile electrice vor permite o încărcare rapidă (maxim 15 min) și o încărcare standard (maxim 3,5 ore) fără să își piardă calitățile funcționale, precum și faptul că tipul, numărul și caracteristicile tehnice ale bateriilor electrice vor fi alese de către producătorul autobuzelor electrice, astfel încât să asigure funcționarea sigură, respectiv o autonomie de transport de minim 160 km în cele mai defavorabile condiții (încărcare maximă, temperatură din intervalul de operare la care consumul de energie electrică pentru climatizare este maxim) se impune modificarea cerinței privind încărcarea lentă standard în maxim 5 ore deoarece soluția descrisă de autoritatea contractantă este o încărcare rapidă și nu lentă.

Astfel, în caietul de sarcini, capitolul 3.4.1.14. Bateriile electrice se stipulează: „Bateriile electrice vor permite o încărcare rapidă (maxim 15 min) și o încărcare standard (maxim 3,5 ore) fără să își piardă calitățile funcționale, fapt care presupune că o încărcare lentă în 3,5 ore poate fi atinsă doar cu stații de încărcare în curent continuu (DC) de putere mare, acestea având un cost foarte mare, necesită infrastructură specială (panouri alimentare cu putere mare) în comparație cu stațiile de încărcare în curent alternativ (AC) care au costuri reduse iar încărcarea va avea loc pe timpul nopții când autobuzele sunt în afara programului în maxim 5 ore.

Mai mult decât atât, soluția reală de încărcare lentă propusă satisface cerințele autorității contractante „fără să își piardă calitățile funcționale”, precum și termenul de garanție solicitat „de minim 4 ani, termen în care acestea își vor păstra o capacitate de înmagazinare a energiei de minim 80 % din capacitatea inițială” deoarece va asigura o încărcare lentă și o balansare/echilibrare a bateriilor în mod corespunzător fără a primi o cantitate mare de energie într-un timp scurt ce afectează atât durata de viață a bateriei cât și capacitatea acesteia.

În consecință, prin limitarea duală durata încărcare lentă mică/ garanție minimă și capacitate de minim 80 %, autoritatea contractantă introduce anumite obstacole și costuri nejustificate față de obligația asigurării unei eficiențe în cheltuirea banilor publici, precum și față de obligația asigurării unei concurențe efective între operatorii economici conform dispozițiilor Art. 155 din Legea nr.98/2016 al.6.

VI. Având în vedere dispozițiile Art. 152 din Legea nr.98/2016, termenul limită de depunere ofertă, respectiv 25.10.2021, precum și eventualitatea admiterii acestei contestații, autoritatea contractantă are obligația de a corela și stabili perioada de depunere a ofertelor în funcție de complexitatea contractului de achiziție publică și de cerințele specifice, astfel încât operatorii economici interesați să beneficieze de un interval de timp adecvat și suficient pentru elaborarea ofertelor sau solicitărilor de participare și pentru pregătirea documentelor de calificare și selecție care sunt solicitate prin documentele achiziției modificate, solicităm decalarea termenului de depunere ofertă cu cel puțin 15 zile calendaristice mai mult decât cel stabilit inițial pentru a putea corela complexitatea contractului de achiziție publică cu volumul mare de documente tehnice care trebuie prezentate și traduse în limba română până la data limită de depunere ofertă.

## Anadolu Automobil Rom Srl.

In considerarea motivelor expuse in cuprinsul prezentei contestatii, va solicitam sa constatati nelegalitatea/netemeinicia si intocmirea necorespunzatoare a documentelor mentionate mai sus si pe cale de consecinta, sa admiteti prezentele solicitari astfel cum au fost formulate si sa dispuneti:

- Modificarea partiala a documentatiei de atribuire, respectiv a cerintelor tehnice ale Caietului de Sarcini care au ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici, respectiv :
- **pct.1.1- Generalitati-** „ în vederea asigurării transportului de pasageri pe cele trei rute de transport public in comun create vor fi achiziționate 3 autobuze electrice inclusiv sisteme GPS cu o capacitate fiecare de minim 12 locuri pe scaune + 1 loc șofer + 1 loc persoane cu dizabilitati. Capacitate totala minim 22 calatori+sofer.”
- **pct. 3.4.1.3. Specificații tehnice-** „Autobuzele electrice cu lungimea de minim 5,800 m si maxim 6,800 m vor avea o capacitate de încărcare de minim 12 pasageri cu locuri pe scaune, 1 loc pentru șofer si minim 10 locuri in picioare respectandu-se astfel spațiul impus de 0,125 m<sup>2</sup>/calator în picioare, conform CEE-ONU R 107, art. 3.2.3.2.I., plus conducătorul auto.”
- **pct.3.4.1.11. SPECIFICAȚII TEHNICE ȘI CERINȚE FUNCȚIONALE EXTINSE** „Autobuzele vor fi echipate cu o baterie de minim 100 KWH”
  - Autonomia: minim 160 de kilometri;
- **pct.3.4.1.12 - Unitatea electrică de tracțiune** „Motoarele de tracțiune/hub-urile vor fi motoare electrice asincrone/sincrone trifazate cu randament ridicat, alimentate de la un invertor. Motoarele/hub-urile vor avea o construcție simplă, robustă și ușor de întreținut, **cu răcire exterioară cu aer autoventilat** și cu un termen de garanție de minim 200.000,00 km fără intervenții de întreținere și reparații;
- **Puterea nominală totală a unității electrice de tracțiune va fi de minim 80 kW;**
- **Gradul de protecție al motoarelor va fi minim IP 65. Bobinajul va fi realizat în clasa C 200;**
- **pct.3.4.1.13- Echipamentul de tracțiune** „ Cablurile de forță vor fi de tipul flexibil, cu izolație și manta de protecție și vor fi dimensionate să reziste la o tensiune de 3000 Vcc.”, in conditiile in care Dispozitiv solicitat in acelasi capitol de sesizare a tensiunii periculoase pe caroserie care va avea ca referință diferența de potențial între caroserie și carosabil, controlat de microprocesor (conform CEE-ONU R 107, Directiva 70/221/CE, Ordinul 1147/2009, cu toate modificările și completările ulterioare) și va fi monitorizat **trebuie să deconecteze circuitele de înaltă tensiune în cazul în care scurgerea de curent depășește 3 mA la o tensiune de 750 Vcc, sau dacă tensiunea măsurată este mai mare de 40 V.**
- **pct.3.4.1.14 Bateriile electrice** „Bateriile electrice vor permite o încărcare rapidă (maxim 15 min) și o încărcare standard (maxim 3,5 ore) fără să își piardă calitățile funcționale. Tipul, numărul și caracteristicile tehnice (raportul energie/masă, etc.) ale bateriilor electrice va fi ales de către producătorul autobuzelor electrice, astfel încât să asigure funcționarea sigură, respectiv o autonomie de transport corespunzând la minim 160 km în cele mai defavorabile condiții (încărcare maximă, temperatură din intervalul de operare la care consumul de energie electrică pentru climatizare este maxim).



## Anadolu Automobil Rom Srl.

- Decalarea termenului de depunere oferta cu cel puțin 15 zile calendaristice mai mult decât cel stabilit inițial pentru a putea corela complexitatea contractului de achiziții publice cu volumul mare de documente tehnice care trebuie prezentate și traduse în limba română până la data limită de depunere oferta.

**In drept**, întemeiem contestația pe dispozițiile art. 8 și urm. din Legea nr.101/2016, precum și pe toate celelalte prevederi legale mai sus menționate, în vigoare la data organizării procedurii.

Mijloace de probă: înscrisuri din dosarul de achiziție publică, precum și înscrisurile menționate anterior.

Anexam:

1. Dovada achitării cautiunii

Cu considerație,  
Administrator  
Aykol Huseyin Ulvi

DEPARTAMENT JURIDIC  
c.jr Poteca Cornel

