

B-dul Aviatorilor, nr. 43, sector 1, cod 011853, Bucuresti, ROMANIA
Tel: (40-21) 202 5900; Fax: (40-21) 223 3957; 223 0495; E-mail: general@musat.ro; Website: www.musat.ro

CATRE:

CONSILIUL NATIONAL DE SOLUTIONARE A CONTESTATIILOR

Str. Stavropoleos nr. 6, sector 3, Bucuresti

Adresa email: office@cnsr.ro

IN ATENTIA:

AUTORITATII CONTRACTANTE – MUNICIPIUL SFANTU GHEORGHE

Adresa: Strada: 1 Decembrie 1918, nr. 2; Localitatea: Sfantu Gheorghe. Jud. Covasna

Email: reka.balint@sepsi.ro; monika.borsos@sepsi.ro

Telefon: +40 267316902 Fax: +40 267316902

DOAMNA PRESEDINTE,

Subscrisa, **ANADOLU AUTOMOBIL ROM S.R.L.**, cu sediul in Romania, Ciolpani, IF, Sos. Bucuresti - Ploiesti nr. 110, cod postal 077050, avand numar de inregistrare la Registrul Comertului J23/1349/2006 si cod unic de inregistrare RO13610337, reprezentata legal de dl. Aykol Huseyin Ulvi, in calitate de Administrator (in continuare „**Anadolu**” si/sau „**Subscrisa**”),

reprezentata conventional de catre „**MUSAT & ASOCIATII**” S.p.a.r.l., cu sediul profesional in Bucuresti, B-dul Aviatorilor nr. 43, sector 1, tel. 021.202.5900; fax: 021.223.3957; e-mail: departament.litigii@musat.ro, unde, in temeiul dispozitiilor art. 158 alin. (1) C. pr. civ., intelegem sa ne alegem sediul procesual si va solicitam comunicarea tuturor actelor de procedura efectuate in prezentul demers, persoana insarcinata cu primirea corespondentei fiind Laura Misca,

in contradictoriu cu

- **UAT Municipiul Sfantu Gheorghe, prin Primar**, dl. Antal Arpad Andras, cu sediul in Strada 1 Decembrie 1918, nr. 2; Localitatea Sfantu Gheorghe, Jud. Covasna, Romania, cod postal 520008, Email: reka.balint@sepsi.ro; monika.borsos@sepsi.ro; Telefon: +40 267316902 Fax: +40 267316902 (in continuare „**Autoritatea contractanta**”),

Avand in vedere:

- Procedura de achizitie publica, „*Licitatie deschisa*”, organizata de Municipiul Sfantu Gheorghe, in calitate de Autoritate contractanta („**Autoritatea contractanta**”), in vederea atribuirii contractului de achizitie publica avand ca obiect „*Achizitionare autobuze electrice si statii de incarcare cu montare si punere in functiune*”, conform anuntului de participare nr. [CN1038518]/15.01.2022, publicat pe site-ul www.e-licitatie.ro¹ („**Procedura**”);
- Calitatea Subscrisei de potential ofertant in Procedura;
- Solicitarile de clarificari transmise in data de 20 ianuarie 2022 si 21 ianuarie 2022 de catre Subscrisa, la care Autoritatea contractanta inca nu a raspuns,

In temeiul dispozitiilor art. 8 alin. (1) lit. a) coroborat cu art. 26 din Legea nr. 101/2016 privind remediile si caile de atac in materie de atribuire a contractelor de achizitie publica, a contractelor sectoriale si a contractelor de concesiune de lucrari si concesiune de servicii, precum si pentru organizarea si functionarea Consiliului National de Solutionare a Contestatiilor („**Consiliul**” si/sau „**CNSC**”) („**Legea 101/2016**”), formulam in termen legal, prezenta,

CONTESTATIE

impotriva Fisei de date nr. DF1135255/15.01.2022 si a Caietului de sarcini privind achizitia a 12 autobuze electrice cu statii de incarcare destinate transportului public local din Municipiul Sfantu Gheorghe in procedura organizata conform anuntului de participare publicat in SEAP sub nr. [CN1038518]/15.01.2022, solicitandu-va in mod respectuos ca, in raport de argumentele care vor fi expuse in continuare, sa dispuneti urmatoarele:

- 1. Suspendarea procedurii de atribuire pana la data solutionarii prezentei contestatii.**
- 2. Pe fondul cauzei:**
 - (i) In principal, sa dispuneti:**
 - a) obligarea Autoritatii contractante la luarea masurilor de remediere, constand in eliminarea/modificarea unor cerinte si specificatii tehnice din Caietul de sarcini si din Fisa de date nr. DF1135255/15.01.2022, in sensul aratat in considerentele dezvoltate mai jos;**
 - b) obligarea Autoritatii contractante la stabilirea unui nou termen-limita**

¹ SEAP (e-licitatie.ro)

pentru depunerea ofertelor.

- (ii) *In subsidiar, in masura in care nu este posibila luarea masurilor de remediere, sa dispuneti anularea Procedurii.*

Pentru a va pronunta in sensul celor solicitate, Consiliul este rugat sa aiba in vedere urmatoarele:

MOTIVE

1. SCURTA PREZENTARE A SITUATIEI DE FAPT

In fapt, in temeiul Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice („**Legea 98/2016**”), prin publicarea pe site-ul www.e-licitatie.ro a anuntului de participare nr. [CN1038518]/15.01.2022, Autoritatea contractanta, Municipiul Sfantu Gheorghe, a initiat procedura de achizitie publica in vederea atribuirii contractului avand ca obiect „*Achizitia a 12 autobuze electrice cu statii de incarcare destinate transportului public local din Municipiul Sfantu Gheorghe*”, avand o valoare estimata de 34.207.800 lei (fara TVA).

In urma studierii documentatiei de atribuire publicata in SEAP, in calitatea de operator economic interesat de prezenta Procedura, Subscrisa am constatat ca documentatia de atribuire a procedurii prezinta o serie de nereguli in sensul existentei unor cerinte nelegale, netemeinice sau care restrang concurenta, pe care le vom expune pe larg in cele ce urmeaza.

2. FORMULAREA IN TERMEN LEGAL A CONTESTATIEI

Sub acest aspect, va rugam sa observati ca prezenta contestatie a fost formulata in termenul prevazut de art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016.

Astfel, avand in vedere ca valoarea estimata a contractului de achizitie publica ce face obiectul procedurii de atribuire organizata de **Municipiul Sfantu Gheorghe** [i.e., 34.207.800 lei (fara TVA)] excedeaza valoarea prag prevazuta de art. 7 alin. (1)² din Legea nr. 98/2016 pentru care este obligatorie publicarea anuntului de participare in Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, rezulta ca termenul de formulare a Contestatiei este de **10 (zece) zile**:

„[...] incepand cu ziua urmatoare luarii la cunostinta despre actul autoritatii contractante considerat nelegal, in cazul in care valoarea estimata a procedurii de achizitie publica/sectorial sau de concesiune este egala sau mai mare decat

² i.e., pragul de la lit. b) 678.748 lei, pentru contractele de achizitie publica/acordurile-cadru de produse si de servicii; respectiv lit. c) 1.042.363 lei, pentru contractele de achizitii publice/acordurile-cadru de produse si de servicii atribuite de consiliul judetean, consiliul local, Consiliul General al Municipiului Bucuresti, precum si de institutiile publice aflate in subordinea acestora.

pragurile valorice in raport cu care este obligatorie transmiterea spre publicare catre Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a anunturilor de participare, potrivit legislatiei privind achizitiile publice, legislatiei privind achizitiile sectoriale sau legislatiei privind concesiunile de lucrari si concesiunile de servicii”.

Asadar, prin raportare la data publicarii in SEAP a anuntului de participare si a documentatiei de atribuire, Consiliul este rugat sa constate ca termenul de 10 (zece) zile pentru formularea Contestatiei se implineste la data de **25.01.2022**, respectiv la expirarea ultimei ore a acestei zile, cu consecinta formularii prezentei contestatii in termen legal.

3. SUSPENDAREA PROCEDURII DE ATRIBUIRE

In temeiul dispozitiilor art. 22 si art. 23 din Legea nr. 101/2016, solicitam Consiliului sa dispuna suspendarea procedurii avand ca obiect „*Achizitionare autobuze electrice si statii de incarcare cu montare si punere in functiune*”, conform anuntului de participare nr. [CN1038518]/15.01.2022, in contextul formularii prezentei contestatii impotriva documentatiei de atribuire conform celor aratate mai jos:

Din analiza prevederilor textelor legale incidente din Legea nr. 101/2016 rezulta conditiile care trebuie indeplinite pentru a se dispune suspendarea procedurii de atribuire, respectiv (i) existenta unui caz temeinic justificat, (ii) prevenirea unei pagube iminente, coroborat cu analiza consecintelor probabile ale suspendarii asupra tuturor categoriilor de interese ce ar putea fi lezate, inclusiv asupra interesului public.

(i) Conditia cazului temeinic justificat

Consiliul este rugat sa observe indeplinirea conditiei privind **cazul temeinic justificat**, prin prisma criticilor de nelegalitate si netemeinicie formulate in prezenta contestatie care demonstreaza ca cerintele detaliate mai jos sunt restrictive in sensul ca pot fi indeplinite doar de un numar limitat de operatori economici sau ca exista riscul ca produsele unui anumit producator sa fie favorizate, creandu-se astfel obstacole nejustificate fata de asigurarea unei concurente efective intre operatori economici.

Prin urmare, rugam Consiliul sa observe ca documentatia de atribuire a fost conceputa cu intentia de restrangere artificiala a concurentei, urmarindu-se favorizarea sau dezavantajarea nejustificata a anumitor operatori economici, astfel cum Subscrisa am argumentat detaliat *infra* in cadrul sectiunii nr. 4.

In conditiile in care am dovedit ca au fost incalcate dispozitiile art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016 conform carora: „*Specificatiile tehnice trebuie sa permita tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire si nu trebuie sa aiba ca efect introducerea unor obstacole nejustificate fata*

de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici”, o atare conduită nu poate decât să contureze o indoială serioasă asupra legalității documentației de atribuire întocmită de Autoritatea contractantă, fapt ce conduce automat la necesitatea suspendării procedurii de atribuire pentru a preîntâmpina emiterea unor acte subsecvente anulabile raportat la o procedură de atribuire deja viciată *ab initio*.

Suplimentar, suspendarea se impune prin necesitatea **menținerii legalității** și conservării în cadrul procedurii a respectării criteriului specific de selecție *cel mai bun raport calitate-preț* și evitarea atribuirii contractului prin înfrângerea obiectivului vizat de către Autoritatea contractantă – **economicitatea cheltuirii fondurilor publice**.

În consecință, având în vedere totalitatea argumentelor expuse privind restrângerea artificială a concurenței, apreciem îndeplinită condiția existenței unui caz temeinic justificat.

(ii) Condiția pagubei iminente

În ce privește existența pagubei iminente, apreciem pe deplin îndeplinită și această condiție, din moment ce dispozițiile art. 23 din Legea nr. 101/2016 coroborate cu cele ale art. 2 alin. (1) lit. s) din Legea nr. 554/2004, au în vedere condiția pagubei iminente **din perspectiva prevenirii ei și nu a existenței efective**, dat fiind faptul că ceea ce se urmărește prin promovarea unei astfel de contestații este chiar **evitarea producerii unui prejudiciu** în patrimoniul Subscrisei și al tuturor ofertanților împiedicați să participe la procedura având în vedere cerințele actuale ale documentației de atribuire care restrâng artificial concurența, urmărindu-se în realitate favorizarea sau dezavantajarea nejustificată a anumitor operatori economici.

După cum se poate observa, paguba pentru Subscrisa este oricum iminentă, de vreme ce, în situația în care procedura de atribuire ar continua, ar limita efectiv participării și ar prejudicia grav chiar interesul public al autorității contractante prin faptul că ar fi excluși *de plano* potențialii ofertanți în raport de cerințele tehnice care favorizează nejustificat o anumită categorie de operatori economici.

Asadar, este esențial ca măsura suspendării procedurii să fie dispusă până la clarificarea legalității și temeiniciei documentației de atribuire de către organul administrativ-jurisdicțional, fiind singura pârghie legală menită să asigure realizarea imperativelor statuate de art. 6 paragraful 1 din Convenția Europeană a Drepturilor Omului: soluționarea procesului într-un termen rezonabil și **asigurarea caracterului efectiv al dreptului la un proces echitabil**. Or, dreptul la un proces echitabil ar fi unul *iluzoriu*, dacă efectele actului administrativ vădit nelegal, în speta însăși documentația de atribuire, s-ar produce în integralitate anterior datei la care o autoritate de control ar putea să se pronunțe asupra legalității acestora, fapt confirmat și de Recomandarile Consiliului Europei³.

³ Recomandarea nr. R (89) 8 din 13 septembrie 1989 a Comitetului de Miniștri al Consiliului Europei cu privire la protecția juridică provizorie în materie administrativă („**Recomandarea nr. R (89)**”), prin care se solicită autorității jurisdicționale competente ca – „atunci când executarea unei decizii administrative este de natură să provoace daune grave, dificil de reparat, persoanelor particulare cointereseate de această decizie - să ia măsuri de protecție provizorii corespunzătoare, în limitele competenței sale și fără ca, astfel, să influențeze în vreun fel

Unul dintre principiile la care face referire Recomandarea nr. R(89) este acela ca autoritatea jurisdictionala chemata sa decida masuri de protectie provizorie trebuie sa tina cont de **ansamblul circumstantelor si intereselor prezente, asemenea masuri putand fi acordate mai ales atunci cand executarea actului administrativ este de natura a cauza pagube grave, dificil de reparat si cand exista un argument juridic aparent valabil fata de legalitatea actului administrativ.**

Astfel ca, interesul legitim al Subscrisei in a solicita suspendarea derularii procedurii de atribuire este justificat de necesitatea preintampinarii producerii unei pagube in patrimoniul propriu, data fiind solutia probabila a evaluarii ofertei, respectiv pierderea sansei Subscrisei de a-i fi declarata oferta admisibila si/sau castigatoare, cu prefigurarea pierderii vocatiei la atribuirea contractului.

Asadar, lipsa suspendarii procedurii de atribuire ar prejudicia societatea contestatoare prin neacordarea unei sanse reale de castig al acestei Proceduri si, pe cale de consecinta, a acestui contract.

Avand in vedere totalitatea argumentelor expuse, Consiliul este rugat sa constate indeplinirea in cauza a tuturor conditiilor formale si substantiale impuse de lege, consecinta fiind suspendarea Procedurii, pana la solutionarea definitiva a cauzei avand ca obiect verificarea legalitatii si temeiniciei obiectului contestatiei.

(iii) Singura cale de continuare a Procedurii in conditii de legalitate impune temporizarea acesteia prin admiterea cererii de suspendare, masura ce apara interesele tuturor participantilor si, cu precadere, interesul public.

Avand in vedere ca obiectul contestatiei vizeaza insasi documentatia de atribuire care nu asigura o concurenta reala si egala intre operatorii economici, avand ca efect introducerea unor obstacole nejustificate ce ingradesc concurenta efectiva intre operatorii economici, apreciem ca in virtutea art. 23 din Legea nr. 101/2016 **se impune cu atat mai mult suspendarea Procedurii avand in vedere ca sunt lezate atat interesele potentialilor ofertanti dar si interesul public.**

Autoritatea contractanta urmareste atribuirea unui contract de achizitie publica unui operator a carui oferta (tehnica si/sau financiara) obtine cel mai bun punctaj, iar evaluarea se face in urma analizarii mai multor oferte depuse, tocmai acesta fiind si scopul urmarit de legiuitor prin Legea nr. 98/2016 cand a reglementat obligatia Autoritatii contractante de a acorda operatorilor economici un tratament egal si nediscriminatoriu, de a actiona intr-o maniera transparenta si proportionala si de a intocmi o documentatie de atribuire care sa nu restranga artificial concurenta, in sensul legii existand o restrangere artificiala a concurentei in cazul in care achizitia ori elemente ale acesteia sunt concepute sau structurate cu scopul de a favoriza ori dezavantaja in mod nejustificat anumiti operatori economici – exact critica principala a Subscrisei din cuprinsul Contestatiei.

Respectarea principiului legalitatii ce guverneaza intreaga procedura de achizitie urmareste in cele din

solutia asupra fondului, cu atat mai mult atunci cand exista un argument juridic aparent valabil in raport cu elementele de legalitate ale actului administrativ contestat.”

urma protejarea resursei publice in beneficiul cetateanului, **in final fiind lezat insusi interesul public, deopotriva cu cel al Autoritatii contractante**, daca nu este suspendata procedura de atribuire pana la verificarea criticilor legate de documentatia de atribuire.

Pe cale de consecinta, suspendarea Procedurii este o solutie necesara prin care se pastreaza echilibrul drepturilor si consecintelor patrimoniale pana la clarificarea in mod definitiv a legalitatii documentatiei intocmite de Autoritatea contractanta ce este susceptibila a denatura concurenta sau a avea un efect discriminatoriu.

4. NELEGALITATEA SI NETEMEINICIA CERINTELOR DIN DOCUMENTATIA DE ATRIBUIRE

Cerintele documentatiei de atribuire incalca principiile tratamentului egal si ingradesc accesul prin restrangerea nepermisa a concurentei, cu incalcarea dispozitiilor legale in materie din Legea nr. 98/2016:

- **Art. 49. alin. (1)** *Autoritatile contractante au obligatia sa acorde operatorilor economici un tratament egal si nediscriminatoriu si sa actioneze intr-o maniera transparenta si proportionala.*
- **Art. 50. alin. (1)** *Autoritatile contractante nu vor concepe sau structura achizitiile ori elemente ale acestora cu scopul exceptarii acestora de la aplicarea dispozitiilor prezentei legi ori al restrangerii artificiale a concurentei.*

(2) In sensul alin. (1), se considera ca exista o restrangere artificiala a concurentei in cazul in care achizitia ori elemente ale acesteia sunt concepute sau structurate cu scopul de a favoriza ori dezavantaja in mod nejustificat anumiti operatori economici.
- **Art. 155 alin. (6)** *Specificatiile tehnice trebuie sa permita tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire si nu trebuie sa aiba ca efect introducerea unor obstacole nejustificate fata de asigurarea unei concurente efective intre operatorii economici.*
- **Art. 189. alin. (1)** *Autoritatea contractanta nu are dreptul de a utiliza factori de evaluare care sa conduca la o libertate de apreciere nelimitata.*

*(2) In sensul alin. (1), factorii de evaluare utilizati de autoritatea contractanta trebuie sa asigure o **concurenta reala intre operatorii economici** si sa fie insotiti de prevederi care sa permita verificarea efectiva a informatiilor furnizate de catre ofertanti, in scopul aplicarii factorilor de evaluare.*

(3) Atunci cand considera necesar, autoritatea contractanta verifica exactitatea

informatiilor si dovezilor furnizate de ofertanti. (s.n.)

Dupa cum urmeaza sa aratam pentru fiecare cerinta in parte, documentatia de atribuire in maniera configurata de Autoritatea contractanta este restrictiva in sensul ca poate fi indeplinita doar de un numar limitat de operatori economici, observandu-se intentia de preferentiere a produsului oferat, prin reglementarea nejustificata a unor cerinte care nu urmaresc satisfacerea unui interes legitim tehnic.

Restrangerea artificiala a concurentei este in detrimentul tuturor participantilor in cadrul achizitiei, inclusiv in detrimentul Autoritatii contractante, care ar fi trebuit sa garanteze accesul egal la procedura de atribuire iar nu sa impuna obstacole nejustificate.

Inclusiv jurisprudenta CNSC recunoaste necesitatea asigurarii unei participari cat mai extinse a ofertantilor, retinand incidenta jurisprudentei europene in materie:

Astfel, conform Deciziei CNSC nr. 2027/C2/2204⁴, prin care a si fost anulata procedura de atribuire, tocmai din cauza unor astfel de grave abateri ale documentatiei de atribuire, organul administrativ-jurisdictional a retinut urmatoarele:

“Curtea de la Luxemburg a statuat in Hotararea din 23 decembrie 2009, CoNISM a (C305/08, EU:C:2009:807, punctul 37), ca unul dintre obiectivele normelor comunitare in materia achizitiilor publice este deschiderea spre o concurenta cat mai extinsa posibil (a se vedea printre altele in acest sens Hotararea [din 13 decembrie 2007,] Bayerischer Rundfunk si altii [C337/06, EU:C:2007:786,] punctul 39) si ca este in interesul dreptului comunitar sa se asigure participarea cat mai larga posibil a ofertantilor la o cerere de oferta (Hotararea din 19 mai 2009 Assitur, C538/07, [EU:C:2009:317], punctul 26). Trebuie adaugat, in aceasta privinta, ca aceasta deschidere spre concurenta cat mai extinsa posibil este avuta in vedere nu numai prin raportare la interesul comunitar in materia liberei circulatii a produselor si a serviciilor, ci si in interesul propriu al autoritatii contractante implicate, care va dispune astfel de o alegere mai larga in ceea ce priveste oferta cea mai avantajoasa si cea mai adaptata nevoilor publicului vizat.”

⁴<http://portal.cnsr.ro/sivadoc/download.aspx?docUID=MzAoMWYzOWUtM2RhOSooZjUoLWIyZWUtNzUwZmJkMTNiYTDk&pdfa1=ZmFsc2U=&filename=Qk8yMDIxXzIwMjcucGRm&action=aW5saW5l>

4.1 Cerința prevăzută la pct. 4 și 6 din Caietul de sarcini privind obligația de a depune Raportul de sustenabilitate conform standardelor GRI. Eliminarea acestei cerințe ca fiind excesivă și nelegală.

Conform Caietului de sarcini (pct. 4, pag. 39), Autoritatea contractantă a introdus pentru operatorii economici o cerință vizibil abuzivă, care excedează scopului pe care cerințele dintr-o documentație de atribuire ar trebui să îl aibă, i.e.:

*„Ofertantul va depune în mod obligatoriu Raportul de sustenabilitate, **conform standardelor GRI**, lipsa acesteia fiind motiv de excludere a ofertei”.*

Tot în Caietul de sarcini (pct. 6, pag. 43) se regăsește și următoarea cerință:

*„Documente solicitate în cadrul ofertei tehnice - Oferta va cuprinde, în format electronic, în limba română, următoarele: **Raportul de sustenabilitate, conform standardelor GRI**”.*

După cum se poate observa, Autoritatea contractantă conferă o valoare semnificativă în evaluarea acestei cerințe, astfel încât neîndeplinirea acesteia va atrage respingerea ofertei participantului care nu deține și nu depune un raport de sustenabilitate în sensul cerinței. Astfel cum vom detalia însă în cele ce urmează, standardele expres solicitate de către Autoritatea contractantă nu sunt obligatorii conform legislației naționale și/sau europene, devenind astfel excesive și abuzive pentru operatorii economici interesați de participarea la prezenta Procedură.

În ceea ce privește aceste standarde GRI, în urma unei analize a aplicabilității lor la nivel național și/sau european, am identificat mai multe caracteristici care, considerăm noi, ar trebui avute în vedere pentru a conchide că această cerință excedează cerințelor rezonabile pe care o autoritate contractantă le poate insera în documentația de atribuire, astfel încât să evite încălcarea principiului tratamentului egal:

In primul rând, standardele GRI sunt un sistem modular de standarde interconectate, create de către o organizație internațională independentă de instituțiile europene (i.e., Global Reporting Initiative⁵). Aceste standarde permit companiilor să raporteze public impactul activităților lor într-un mod transparent și oferă informații privind impacturile și performanțele de mediu, sociale și economice aferente activităților curente ale societăților.

La nivelul Uniunii Europene, conceptul poartă numele de **raportare non-financiară** sau **raportare de sustenabilitate**. Însă, supunem atenției Consiliului faptul că standardele de tipul GRI nu se impun (nici la nivel european, nici la nivel național) ca fiind obligatorii sau ca fiind unice în procesul de raportare non-financiară. Astfel, standardele solicitate de către Autoritatea contractantă nu sunt nici dezvoltate de instituțiile europene și nu sunt nici obligatorii în vreun fel pentru societăți

⁵ <https://www.globalreporting.org/>

conform legislației în vigoare naționale și/sau europene. Companiile (în principiu multinaționalele recunoscute ca având un număr mare de angajați) aleg din proprie inițiativă standardele GRI, deoarece au vizibilitate la nivel global; alegerea unor standarde de urmat în procesul de raportare devine astfel o strategie proprie (opțională) a fiecărei companii ce POATE, iar NU CE TREBUIE adoptate de aceasta (e.g., în funcție de costuri, strategia de marketing, etc.).

Mai mult, Grupul Consultativ European de Raportare Financiară (în engleză, „European Financial Reporting Advisory Group” sau „EFRAG”), grup care servește în principal creării unor linii directoare pentru raportările financiare și non-financiare a fost însărcinat de către Comisia Europeană să pregătească noi standarde europene de raportare – cităm:

„Propunerile Fundației pentru standarde internaționale de raportare financiară de a crea un nou Consiliu pentru standarde de durabilitate sunt deosebit de relevante în acest context, la fel ca activitatea desfășurată deja prin inițiative consacrate, printre care Inițiativa de Raportare Globală (Global Reporting Initiative – GRI) [...]”⁶.

După cum se poate observa, standardele reglementate de instituțiile europene co-exista cu standardele GRI⁷, standardele United Nations Global Compact⁸, AA1000⁹ sau SA8000¹⁰ și toate suferă constant modificări.

În al doilea rând, considerăm ca Autoritatea contractantă nu poate impune unui operator economic standarde de urmat, mai ales prin prisma faptului că pentru anumite companii (cele sub 500 de angajați) **nici nu există obligativitatea raportării non-financiare**. Iar dacă ar fi considerat absolut necesară o raportare, ar fi trebuit să permită operatorilor economici alegerea standardelor, cu respectarea desigur a cerințelor naționale și/sau europene deja reglementate, pentru a nu impune acestora costuri excesive, neprevăzute sau a le schimba strategiile stabilite intern.

În acest sens, conform Ordinului nr. 3456/2018 privind modificarea și completarea unor reglementări contabile, care transpune Directiva UE nr. 95/2014, a fost deja stabilită următoarea obligație a companiilor de a raporta informațiile non-financiare, cu anumite particularități:

*„492¹. - (1) Entitățile care, la data bilanțului, depășesc criteriul de a avea un număr mediu de **500 de salariați** în cursul exercitiului financiar includ în raportul administratorilor **o declarație nefinanciară** care conține, în măsura în care acestea sunt necesare pentru înțelegerea dezvoltării, performanței și poziției entității și a impactului activității sale, informații privind cel puțin*

⁶ [IMMC.COM%282021%29189%20final.ROn.xhtml.1 RO ACT part1 v2.docx \(europa.eu\)](#)

⁷ <https://www.globalreporting.org/standards/>

⁸ <https://www.unglobalcompact.org/participation/report>

⁹ <https://www.accountability.org/standards/>

¹⁰ <https://sa-intl.org/programs/sa8000/>

aspectele de mediu, sociale si de personal, respectarea drepturilor omului, combaterea coruptiei si a dării de mita, inclusiv”.

Observam astfel ca nici la nivel national legiuitorul nu face trimitere catre obligativitatea utilizarii standardelor GRI sau realizarea raportului de sustenabilitate conform acestor standarde sau la vreo obligatie a entitatilor care au un numar mediu de salariati (mai mic de 500) de a face o raportare non-financiara de tipul celei mentionate de catre Autoritatea contractanta in documentatia de atribuire.

Prin urmare, consideram ca, prin cerintele Caietului de sarcini, se introduc obstacole nejustificate, iar acest lucru nu face decat sa restranga in mod nelegal si nejustificat competitia din prezenta Procedura, prin favorizarea participantilor, care poate au ales anterior sa raporteze in acest sens, din proprie initiativa sau pentru ca indeplineau criteriile de raportare non-financiara (e.g., aveau peste 500 de salariati).

In acest sens, solicitam Consiliului sa aiba in vedere si jurisprudenta CNSC, dupa cum urmeaza:

- (i) Decizia CNSC¹¹: ***“Intr-adevar, raportat la nevoile sale, autoritatea este singura in masura sa decida asupra acestora si asupra modalitatii de satisfacere a lor, insa aceasta decizie nu trebuie sa aiba ca efect introducerea unor obstacole nejustificate, de natura a restrange concurenta intre agentii economici, intrucat s-ar aduce atingere principiilor care stau la baza atribuirii contractului de achizitie publica – nediscriminarea si tratamentul egal.***

Intrucat autoritatea cumparatoare nu a prezentat niciun argument concret (cu exemple si cifre) si nici mijloace de proba care sa ii acorde dreptul de a interzice participarea furnizorilor ale caror produse autorizate legal acopera fiabilitatea si eficienta pe care le urmareste autoritatea, prin cerinta in dezbateri autoritatea a incalcat si prescriptiile art. 2 alin. (2) lit. a) si b) din legea achizitiilor publice. Scopul legislatiei privind achizitiile publice este de promovare a concurentei intre operatorii economici, inclusiv prin eliminarea obstacolelor nejustificate, cum este cerinta expusa in cauza de fata.”

- (ii) Decizia CNSC¹²: ***In cauza C 396/14, CJUE s-a pronuntat astfel: „37 In aceasta privinta, trebuie amintit ca principiul egalitatii de tratament si obligatia de transparenta au drept semnificatie in special faptul ca ofertantii trebuie sa se afle pe o pozitie de egalitate atat in momentul in care isi pregatesc ofertele, cat si in momentul in care acestea sunt evaluate de catre autoritatea contractanta si constituie temeiul normelor Uniunii privind procedurile de atribuire a contractelor de achizitii publice (a se vedea in acest sens Hotararea din 16 decembrie 2008, Michaniki, C 213/07, EU:C:2008:731, punctul 45 si jurisprudenta citata).***

¹¹ Decizia CNSC BO2021_321

¹² Decizia CNSC NR. 2077/C1/2073

38 Principiul egalității de tratament între ofertanți, care are ca obiectiv favorizarea dezvoltării unei concurențe corecte și efective între întreprinderile participante la o procedură de achiziții publice, **impune ca toți ofertanții să dispună de aceleași șanse în formularea termenilor ofertelor lor și implica, asadar, ca acestea să fie supuse aceluiași condiții pentru toți concurenții** (Hotărârea din 29 aprilie 2004, Comisia/CASSucchi di Frutta, C 496/99 P, EU:C:2004:236, punctul 110, și Hotărârea din 12 martie 2015, e Vigilo, C 538/13, EU:C:2015:166, punctul 33)¹³;

Tot în susținerea celor detaliate supra, rugăm Consiliul să aibă în vedere și art. 155, pct. 6 din Legea nr. 98/2016: *“Specificatiile 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.”*, precum și principiul nediscriminării și tratamentului egal.

De asemenea, Indrumarul metodologic pentru formularea criteriilor legate de standarde în documentațiile de atribuire realizat de Agenția Națională pentru Achiziții Publice (ANAP) și Organismul Național de Standardizare (ASRO)¹³, finalizat în august 2019, stabilește următoarele:

(Pct. III - CE PREVAD DIRECTIVELE EUROPENE ȘI LEGISLATIA NAȚIONALĂ ÎN MATERIA ACHIZIȚIILOR PUBLICE ÎN LEGATURĂ CU STANDARDELE DE MANAGEMENT AL CALITĂȚII/STANDARDELE DE MANAGEMENT DE MEDIU?):

- **“Autoritățile contractante, în cazul în care solicită prezentarea unor certificate eliberate de organisme independente care să ateste ca operatorul economic respectă anumite standarde de management al calității/ de mediu, inclusiv privind accesibilitatea pentru persoanele cu dizabilități, se raportează la sistemele de management al calității/de mediu bazate pe **standardele europene relevante certificate de organisme acreditate.**”**
- **“Singurul standard de management al calității pe baza căruia se poate certifica un sistem de management al calității este SR EN ISO 9001.”**
- **(IV. FORMULAREA CRITERIILOR DE CALIFICARE ÎN LEGATURĂ CU STANDARDELE DE MEDIU)** *“Formularea cerințelor referitoare la respectarea anumitor standarde de management al calității și/sau de management de mediu de către ofertanți trebuie să permită accesul egal al acestora la procedura de atribuire și să nu aibă ca efect impunerea unor obstacole nejustificate în calea concurenței.”*
- **“La stabilirea cerințelor minime de calificare în legătură cu respectarea anumitor standarde de management al calității și/sau de management de mediu, autoritățile contractante vor ține cont de aspecte precum:**
 - **obiectul principal al contractului, natura și complexitatea acestuia în ceea ce privește**

¹³ http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2019/08/Indrumar-ANAP-final_august2019.pdf

indeplinirea condițiilor contractului, fara a impune prezentarea de certificate care nu prezinta relevanta sau sunt disproportionale in raport cu scopul urmarit.

- *“Inainte de prezentarea unei formulari corecte a cerintei de calificare, se cuvine sa analizam in context prevederile art. 62 din Directiva 2014/24/UE transpuse in legislatia nationala prin art. 200 din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, potrivit caruia „in cazul in care autoritatea contractanta impune operatorilor obligatia prezentarii unor certificate specifice, acordate de organisme independente care atesta respectarea de catre acestia a anumitor standarde de asigurare a calitatii... aceasta se va raporta la sistemele de asigurare a calitatii bazate pe seriile de standarde europene relevante certificate de organisme acreditate”.*
- *“Cum sa utilizam corect referintele la standarde in procesul achizițiilor publice de produse/servicii si lucrari?*
 - *solicitarea unor conditii tehnice care diminueaza competitia sau care conduc la discriminarea sau favorizarea anumitor operatori economici;”*
- *“Atunci cand sunt identificate standardele care contin caracteristicile tehnice si cerintele functionale necesare pentru achizitionarea produsului, serviciului sau lucrarii, autoritatea publica va preciza indicativul standardelor nationale care adopta standarde europene, internationale sau nationale ale altor tari ori alte documente de standardizare.”*
- *“standardele internationale, alte documente de standardizare internationale sau standardele nationale ale altor tari nu au caracterul unor documente tehnice recunoscute si aplicabile in Romania decat daca sunt adoptate ca standarde romane.”*
- *“Este recomandat ca in procedurile de achizitii publice din Romania sa se utilizeze doar standarde pentru care organismul national de standardizare a publicat versiunea romana.”*

Mai mult, in vederea Consiliului faptul ca Lista standardelor romane care adopta standarde europene sau internationale la care se face referire in prezentul indrumar sau care pot fi incidente in domeniu sunt prevazute in Anexa 1 la acest Indrumar, standardele GRI nefiind prevazute ca obligatorii.

Concluzionand, rugam Consiliul sa constate neregulile si caracterul excesiv al acestei cerinte, dat fiind faptul ca i) aceste standarde nu se regasesc in legislatia nationala si/sau europeana, ii) Autoritatea contractanta nu a mentionat la care standard GRI se refera (dintre cele cel putin 418 care exista pana in prezent) si iii) nici nu exista un standard GRI privind comertul cu autobuze. Se introduc astfel obstacole si costuri nejustificate in sarcina operatorilor economici si se ingradeste concurenta loiala intre participantii la procedura.

In raport de argumentele detaliate mai sus, solicitam astfel Consiliului sa oblige Autoritatea contractanta la remedierea documentatiei de atribuire, in sensul eliminarii acestei cerinte.

4.2 Cerinta prevazuta la pct. 3.4.1. din Caietul de sarcini. Modificarea acestei cerinte in sensul acceptarii si a autobuzelor echipate doar cu baterie - *Sistem Reincarcabil de Stocare a Energiei (SRSEE) de inmagazinare de capacitate mare, care are si rolul de stocare a energiei recuperate in timpul franarii.*

Conform Caietului de sarcini (pct. 3.4.1., pag. 14, din cadrul sectiunii privind SPECIFICATII TEHNICE SI CERINTE FUNCTIONALE EXTINSE – PENTRU AMBELE TIPURI DE AUTOBUZE, subsectiunea privind Unitatea electrica de tractiune), Autoritatea contractanta a introdus pentru operatorii economici o cerinta excesiva prin care *de facto* se restrange concurenta, excedand astfel scopului pe care cerintele dintr-o Documentatie de atribuire ar trebui sa il aiba, i.e.:

*„Franarea electrica recuperativa de energie va genera energie electrica pe perioadele de franare, sau de coborare a unor pante, energie care va fi utilizata local pentru alimentarea unor sisteme electrice auxiliare, sau va fi inmagazinata in baterii si **supercapacitori** in cazul in care energia recuperata depaseste nivelul consumului instantaneu;”*

Tot in Caietul de sarcini (pct. 3.4.1, pag. 18, din cadrul sectiunii privind SPECIFICATII TEHNICE SI CERINTE FUNCTIONALE EXTINSE – PENTRU AMBELE TIPURI DE AUTOBUZE, subsectiunea privind Modulul electric de comanda) se regaseste si urmatoarea cerinta:

*„Sistemul de tractiune-franare va fi prevazut cu instalatie de masurare si inregistrare a consumului de energie electrica, cu indicarea energiei recuperate si inmagazinate in baterii si **supercapacitori**, a starii de incarcare a bateriilor electrice si inregistrarea datelor pe memorii nevolatile pentru determinarea activitatii fiecarui conducator auto.”*

Astfel cum se poate observa, Autoritatea contractanta impune ca sistemul de tractiune-franare sa fie prevazut cu sisteme de stocare a energiei atat de tipul bateriilor, cat si al supercapacitorilor, iar neindeplinirea acestei cerinte va atrage respingerea ofertei participantului care nu oferteaza produse ce sunt construite cu ambele sisteme de stocare a energiei.

Prin urmare, invederam Consiliului ca aceasta **cerinta cumulativa este una excesiva**, dat fiind ca pe piata concurentiala din Romania si din Uniunea Europeana nu este des uzitata la acest moment comercializarea de autobuze electrice care sa aiba integrate un sistem de supercapacitori. In plus, la acest moment, nu exista date in piata de profil despre existenta vreunui tip de autobuz electric cu

baterii care sa integreze si supercapacitori, iar, la nivel local, niciuna dintre autoritatile contractante care au achizitionat autobuze electrice nu a solicitat o combinatie a ambelor sisteme (baterii si supercapacitori). Aceasta este o tehnologie inca in cercetare si dezvoltare, astfel incat, impunerea unei cerinte care sa solicite in mod expres atat baterii, cat si supercapacitori, va conduce la depunerea unui numar extrem de limitat de oferte in aceasta Procedura, incalcandu-se astfel principiile esentiale care stau la baza procedurilor de achizitii publice.

In acest sens, solicitam Consiliului sa aiba in vedere si cu privire la aceasta cerinta jurisprudenta CNSC, dupa cum urmeaza:

- (i) Decizia CNSC¹⁴: *“Intr-adevar, raportat la nevoile sale, **autoritatea este singura in masura sa decida asupra acestora si asupra modalitatii de satisfacere a lor, insa aceasta decizie nu trebuie sa aiba ca efect introducerea unor obstacole nejustificate, de natura a restrange concurenta intre agentii economici, intrucat s-ar aduce atingere principiilor care stau la baza atribuirii contractului de achizitie publica – nediscriminarea si tratamentul egal.***

*Intrucat autoritatea cumparatoare nu a prezentat niciun argument concret (cu exemple si cifre) si nici mijloace de proba care sa ii acorde dreptul de a interzice participarea furnizorilor ale caror produse autorizate legal acopera fiabilitatea si eficienta pe care le urmareste autoritatea, prin cerinta in dezbatere autoritatea a incalcat si prescriptiile art. 2 alin. (2) lit. a) si b) din legea achizitiilor publice. **Scopul legislatiei privind achizitiile publice este de promovare a concurentei intre operatorii economici, inclusiv prin eliminarea obstacolelor nejustificate, cum este cerinta expusa in cauza de fata.***

- (i) Decizia CNSC¹⁵: *In cauza C 396/14, CJUE s-a pronuntat astfel: „³⁷ In aceasta privinta, trebuie amintit ca principiul egalitatii de tratament si obligatia de transparenta au drept semnificatie in special faptul ca **oferantii trebuie sa se afle pe o pozitie de egalitate atat in momentul in care isi pregatesc ofertele, cat si in momentul in care acestea sunt evaluate de catre autoritatea contractanta si constituie temeiul normelor Uniunii privind procedurile de atribuire a contractelor de achizitii publice** (a se vedea in acest sens Hotararea din 16 decembrie 2008, Michaniki, C 213/07, EU:C:2008:731, punctul 45 si jurisprudenta citata).*

³⁸ *Principiul egalitatii de tratament intre ofertanti, care are ca obiectiv favorizarea dezvoltarii unei concurente corecte si efective intre intreprinderile participante la o procedura de achizitii publice, **impune ca toti ofertantii sa dispuna de aceleasi sanse in formularea termenilor ofertelor lor si implica, asadar, ca acestea sa fie supuse acelorasi conditii pentru toti concurentii** (Hotararea din 29 aprilie 2004, Comisia/CASSucchi di Frutta, C 496/99 P, EU:C:2004:236, punctul 110, si*

¹⁴ Decizia CNSC BO2021 321

¹⁵ Decizia CNSC NR. 2077/C1/2073

Hotararea din 12 martie 2015, e Vigilo, C 538/13, EU:C:2015:166, punctul 33)”;

In plus, si pentru acest capat de cerere, rugam Consiliul sa aiba in vedere si art. 155 pct. 6 din Legea nr. 98/2016: “Specificatiile tehnice trebuie sa permita tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire si nu trebuie sa aiba ca efect introducerea unor obstacole nejustificate fata de asigurarea unei concurente efective intre operatorii economici”, precum si principiul nediscriminarii si tratamentului egal.

In raport de tehnologia supercapacitorilor folositi pentru autobuze electrice, in urma unei analize a pietei, atat la nivel national, cat si european, nu am identificat operatori economici care sa detina astfel de sistem de stocare a energiei. In consecinta, introducerea unei cerinte eliminatorii in raport de lipsa supercapacitorilor excedeaza fara echivoc cerintelor rezonabile pe care o autoritate contractanta le poate insera in documentatia de atribuire, existand riscul incalcarii fara justificare a principiilor privind concurenta efectiva intre operatorii economici.

De asemenea, rugam Consiliul sa aiba in vedere ca acest sistem de supercapacitori este cunoscut a fi uzitat in principal pentru vehiculele pe şine, si, mai nou, pentru autobuzele hibride, dar nu este o tehnologie uzitata / frecventata la nivelul autobuzelor electrice. Prin urmare, obligatia echiparii autobuzelor cu supercapacitori este abuziva, restrangand intr-un mod nepermis concurenta.

Mai mult, este de mentionat ca, in conformitate cu cercetarile actuale din domeniu si industriile in care supercapacitorii sunt cunoscuti a fi folositi, acestia se dovedesc eficienti doar atunci cand sunt utilizati pentru o crestere rapida a puterii electrice pe o durata foarte scurta, care este utila, de exemplu, in momentul pornirii motorului cu ardere interna al unui automobil sau pentru accelerarea unui tren.

Pe de alta parte, mentionam ca tehnologiile moderne care contin baterie de tipul Sistem Reincarcabil de Stocare a Energiei (SRSEE) de inmagazinare de capacitate mare folosite in mod uzual in constructia autobuzelor electrice au si rolul de stocare a energiei recuperate in timpul franarii, baterie superioara ca si capacitate de stocare si ca durata, facand ca acest sistem sa fie unul foarte eficient si suficient. Mai mult, cantitatea de energie recuperata in timpul franarii cu un astfel de sistem este afisata pe display-ul computerului de bord, iar sistemul de baterii al acestei tehnologii ofera capacitate superioara de inmagazinare a energiei pe perioade lungi de timp.

In consecinta, rugam Consiliul sa aiba in vedere ca, si de aceasta data, prin cerinta eliminatorie si limitativa formulata in documentatia de atribuire, concurenta este evident restransa. Asa cum am aratat, principiile privind nediscriminarea, tratamentul egal si respectarea unei concurente loiale si efective sunt astfel incalcate prin mentinerea acestei cerinte contestate.

Prin urmare, consideram ca Autoritatea contractanta ar trebui sa accepte si oferte in care autobuzele sunt dotate cu baterie - Sistem reincarcabil de stocare a energiei (SRSEE) de inmagazinare de capacitate mare, lasand deschisa concurenta atat pentru eventuale autobuze ce sunt dotate cu supercapacitori, cat si pentru cele dotate doar cu baterii, permitand astfel operatorilor economici sa

participe în prezenta Procedura cu produse având instalate oricare dintre cele 2 sisteme de stocare a energiei.

Luând în considerare toate cele de mai sus, solicităm Consiliului să oblige Autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire și, în consecință, să procedeze la modificarea cerinței contestate în sensul acceptării la ofertare și a autobuzelor echipate doar cu baterie - *Sistem reincarcabil de stocare a energiei (SRSEE) de înmagazinare de capacitate mare*, care include un sistem foarte eficient de stocare a energiei recuperate în timpul frânării pe termen lung, cerința din documentație devenind astfel alternativă, iar nu cumulativă.

4.3 Cerința prevăzută la pct. 5 din Caietul de sarcini. Modificarea acestei cerințe în sensul extinderii termenelor de livrare pentru o perioadă de minimum 6-7 luni atât pentru autobuze, cât și pentru stațiile de încărcare.

Conform Caietului de sarcini (pct. 5 „*Livrarea, testarea și recepția autobuzelor electrice*”, pag. 41-42), Autoritatea contractantă a introdus pentru operatorii economici o cerință abuzivă prin care și de această dată se restringe concurența, excedând astfel scopului pe care cerințele dintr-o Documentație de atribuire ar trebui să îl aibă, i.e.:

Graficul de livrare

- 6 autobuze de 11-12 m și 6 autobuze de 8-10 m vor fi livrate în termen de **4 luni** de la comanda autorității contractante;
- 12 stații de încărcare lente și 5 stații de încărcare rapide vor fi livrate, montate și puse în funcțiune în termen de **4 luni** de la comanda autorității contractante. Dintre acestea 4 stații de încărcare rapidă vor fi montate în stația de capăt de pe Str. Berzei, restul stațiilor vor fi montate în depoul din Cartierul Campul Frumos.

Comenzile vor fi emise de autoritatea contractantă în perioada 03.01.2023 – 25.07.2023 (...)

Livrarea stațiilor și autobuzelor se va face cel mult în câte două tranșe. Autobuzele și stațiile nelivrate sau care nu au fost recepționate până la data de 20.12.2023 nu vor fi recepționate ulterior de Beneficiar, care va fi scutit de orice obligație de plată.”

Potrivit acestei cerințe, Autoritatea contractantă impune o sancțiune semnificativă în caz de neîndeplinire, astfel încât întârzierea livrării produselor **va atrage scutirea Autorității contractante de la orice obligație de plată**, creând astfel un prejudiciu și dezechilibru imens în

activitatea operatorilor economici.

Rugam Consiliul sa observe si cu aceasta ocazie ca impunerea unui termen de livrare de doar 4 luni de la comanda Autoritatii contractante este extrem de limitativa si, totodata, excesiva pentru operatorii economici interesati de participarea la prezenta Procedura. Aceasta cerinta creeaza in mod evident imposibilitatea producatorilor de autobuze electrice si de statii de incarcare de a furniza aceste echipamente in termenul solicitat, fiind astfel imperios necesara extinderea acestei perioade.

In acest sens, solicitam Consiliului sa aiba in vedere si cu privire la aceasta cerinta jurisprudenta CNSC, dupa cum urmeaza:

- (ii) Decizia CNSC¹⁶: ***“Intr-adevar, raportat la nevoile sale, autoritatea este singura in masura sa decida asupra acestora si asupra modalitatii de satisfacere a lor, insa aceasta decizie nu trebuie sa aiba ca efect introducerea unor obstacole nejustificate, de natura a restrange concurenta intre agentii economici, intrucat s-ar aduce atingere principiilor care stau la baza atribuirii contractului de achizitie publica – nediscriminarea si tratamentul egal.***

Intrucat autoritatea cumparatoare nu a prezentat niciun argument concret (cu exemple si cifre) si nici mijloace de proba care sa ii acorde dreptul de a interzice participarea furnizorilor ale caror produse autorizate legal acopera fiabilitatea si eficienta pe care le urmareste autoritatea, prin cerinta in dezbateri autoritatea a incalcat si prescriptiile art. 2 alin. (2) lit. a) si b) din legea achizitiilor publice. Scopul legislatiei privind achizitiile publice este de promovare a concurentei intre operatori economici, inclusiv prin eliminarea obstacolelor nejustificate, cum este cerinta expusa in cauza de fata.

Mai mult, in vederea Consiliului sa aiba in vedere si art. 50 din Legea nr. 98/2016, conform caruia: „Autoritatile contractante nu vor concepe sau structura achizitiile ori elemente ale acestora cu scopul exceptarii acestora de la aplicarea dispozitiilor prezentei legi ori al restrangerii artificiale a concurentei. In sensul alin. (1), se considera ca exista o restrangere artificiala a concurentei in cazul in care achizitia ori elemente ale acesteia sunt concepute sau structurate cu scopul de a favoriza ori dezavantaja in mod nejustificat anumiti operatori economici”.

Termenul de 4 luni este unul nefezabil pentru majoritatea operatorilor economici din aceasta industrie, fiind imposibila fabricarea si livrarea autobuzelor intr-un timp atat de scurt, fapt ce rezulta inclusiv din diferite rapoarte privind consultarea pietei de catre autoritati contractante ce doresc sa achizitioneze autobuze electrice. In acest sens, dam ca exemplu Raportul privind consultarea pietei nr. 4686/15.04.2021¹⁷ emis de Primaria Municipiului Bucuresti, avand ca obiect “Determinarea valorii estimate si a graficului de livrare privind achizitionarea unui numar de 100 autobuze electrice si a infrastructurii de incarcare necesara acestora de catre Municipiul Bucuresti”, in care diferiti

¹⁶ Decizia CNSC BO2021_321

¹⁷ SEAP (e-licitatie.ro)

competitori (producatori/distribuitori de autobuze electrice) au exprimat expres imposibilitatea de a livra astfel de autobuze in termen de 4 luni si au cerut extinderea la minim 12 luni.

Prin urmare, rugam Consiliul sa observe ca o astfel de cerinta **nu este proportionala**, neexistand nicio ratiune pentru care Autoritatea contractanta sa solicite un termen de livrare atat de restrans pentru livrarea de autobuze electrice care trebuie sa functioneze la parametrii corespunzatori. Aceasta limitare la 4 luni a termenului de livrare nu face decat sa denatureze si sa restranga si de aceasta data concurenta, fiind incalcate in mod evident principiile esentiale care stau la baza achizitiilor publice.

In acest sens, pentru o remediere corespunzatoare a cerintei, este necesara o extindere a termenului de livrare atat pentru autobuze, cat si pentru statiile de incarcare.

Pentru argumentele invederate *supra*, solicitam Consiliului sa oblige Autoritatea contractanta la remedierea documentatiei de atribuire si, in consecinta, sa procedeze la modificarea cerintelor prevazute la pct. 5 din Caietul de sarcini, in sensul extinderii termenului de livrare pentru o perioada de minimum 6-7 luni, atat pentru autobuze, cat si pentru statiile de incarcare.

4.4 Cerinta prevazuta la pag. 16-17, 44-45-46 in Caietul de sarcini si la punctul II.2.5. (pag. 2-3) din Fisa de date cu privire la consumurile specifice de a fi determinate conform E-SORT 1 („Standardised On-Road Test Cycles” - *Ciclul 1, Urban*) emis de un laborator acreditat conform legislatiei UE, situat in UE, utilizand metodologia si protocolul de testare prezentate in Brosura UITP „Project E-Sort: Cycles for Electric Vehicles” din 2017. Modificarea acestei cerinte in sensul acceptarii determinarii E-SORT de un laborator acreditat potrivit legislatiei UE, utilizand metodologia si protocolul de testare prezentate in Brosura UITP „Project E-Sort”.

Avand in vedere cerinta prevazuta in Caietul de Sarcini (pag. 16-17, 44-45-46) si Fisa de date (pag. 2-3) cu privire la consumurile specifice ce trebuie date in oferta, acestea urmeaza a fi determinate conform E-SORT 1 (“Standardised On-Road Test cycles” - *ciclul 1, urban*) emis de un laborator acreditat conform legislatiei UE, situat in UE, utilizand metodologia si protocolul de testare prezentate in brosură UITP “Project E-SORT: Cycles for electric vehicles” din 2017.

Rugam Consiliul sa observe faptul ca, potrivit acestei cerinte se ingradeste participarea operatorilor la prezenta Procedura, obligandu-se ca laboratorul care efectueaza testele sa fie nu doar acreditat conform legislatiei Uniunii Europene, dar sa fie si situat/localizat in unul din statele Uniunii Europene.

Printr-o astfel de cerinta insa, se restrange in mod nejustificat paleta laboratoarelor care ar putea efectua testele E-SORT, cu incalcarea principiilor nediscriminarii si tratamentului egal ce trebuie

asigurate și protejate cu strictete în orice procedură de achiziție publică, conform art. 2 din Legea 98/2016. O atare restricționare este neîntemeiată și din perspectiva evidenței a faptului că, ceea ce contează pentru calitatea efectuării testărilor este ca acestea să fie efectuate **de un laborator acreditat conform reglementărilor și standardelor Uniunii Europene, fără a conta sau avea o influență asupra obligațiilor asumate de laboratorul acreditat la locul situării acestuia.**

Mai mult, conform art. 50 din Legea nr. 98/2016, a fost prevăzut expres faptul că: „Autoritățile contractante nu vor concepe sau structura achizițiile ori elemente ale acestora cu scopul excepțării acestora de la aplicarea dispozițiilor prezentei legi ori al restrângerii artificiale a concurenței. în sensul alin. (1), se consideră ca există o restrângere artificială a concurenței în cazul în care achiziția ori elemente ale acesteia sunt concepute sau structurate cu scopul de a favoriza ori dezavantaja în mod nejustificat anumiti operatori economici”.

În același sens, potrivit art. 1 alin. (1) și (2) din Anexa la H.G. 395/2016, în procesul de realizare a achizițiilor publice orice situație pentru care nu există o reglementare explicită se interpretează prin prisma principiilor prevăzute la art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, Autoritatea contractantă având obligația de a lua, pe parcursul aplicării procedurii de atribuire, toate măsurile necesare pentru a evita apariția unor situații de natură să determine existența unui conflict de interese și/sau împiedicarea, restrângerea sau denaturarea concurenței.

În consecință, un asemenea demers este evident nejustificat și discriminatoriu, neexistând nicio rațiune, explicație de natură tehnică sau legală pentru care Autoritatea contractantă ar impune ca laboratorul acreditat să fie și situat în UE, atât timp cât acesta este acreditat conform legislației UE, fiind obligat la respectarea reglementărilor Uniunii Europene.

În raport de aceste aspecte, solicităm Consiliului să oblige Autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire și, în consecință, să procedeze la modificarea cerinței prevăzute la pag. 16-17, 44-45-46 în Caietul de sarcini și la punctul II.2.5. (pag. 2-3) din Fisa de date cu privire la consumurile specifice ce trebuie date în oferta și care impun determinarea conform E-SORT 1 (“*Standardised On-Road Test Cycles*” - ciclul 1, urban) emis **de un laborator acreditat conform legislației UE, situat în UE, utilizând metodologia și protocolul de testare prezentate în broșura UITP „Project E-Sort: cycles for electric vehicles” din 2017, în sensul acceptării de către Autoritatea contractantă ca acestea să fie emise de un laborator acreditat potrivit legislației UE, utilizând metodologia și protocolul de testare prezentate în Broșura UITP „Project E-Sort”.**

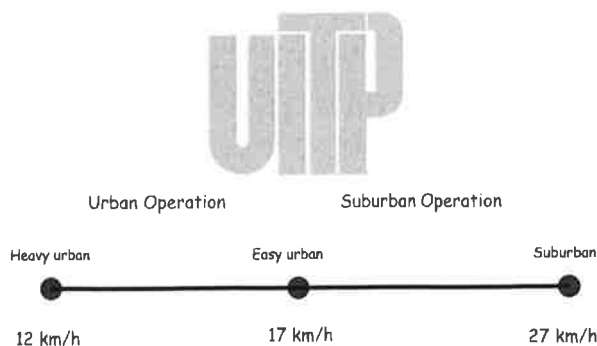
- 4.5 Cerința prevăzută în Fisa de date la punctul II.2.5. (pag. 2-3) și pag. 16-17, 44-45-46 din Caietul de sarcini privind tipul de testare E-SORT. Modificarea cerinței prin care se impune ca consumurile specifice date în oferta să fie determinate

conform E-SORT 1 (*“Standardised On-Road Test Cycles” - Ciclul 1, Urban*) emis de un laborator acreditat conform legislației UE, situat în UE, în sensul acceptării ca acest consum specific din oferta să fie determinat conform E-SORT 2 (*“Standardised On-Road Test Cycles” - Ciclul 2, Urban ușor*) emis de un laborator acreditat conform legislației UE.

Supunem atenției Consiliului următoarele:

- cerința din Fisa de date II.2.5 la Criterii de atribuire indică expres: “Consumurile specifice date în oferta vor fi determinate conform E-SORT 1 (*“Standardised On-Road Test cycles” - ciclul 1, urban*) emis de un laborator acreditat conform legislației UE, situat în UE, utilizând metodologia și protocolul de testare prezentate în broșura UITP “Project E-SORT: Cycles for electric vehicles” din 2017”,
- cerința de mai sus este reiterată și în Caietul de sarcini la pag. 16-17, 44-45-46;
- precum și faptul că, în Municipiul Sfântu Gheorghe nu sunt condiții de testare Sort 1 – Urban, iar din punct de vedere tehnic/practic nu se va atinge o viteză de deplasare de 12 km/h, conform metodologiei SORT. Menționăm această dată fiind faptul că, din studiile de trafic din România, rezultă că doar în câteva mari orașe din România și doar limitat ca timp, se pot atinge condițiile de Sort 1.

În acest sens a se vedea extrasul din metodologia SORT cu privire la limitele de viteză pentru fiecare tip de SORT:



Se poate observa astfel că, impunerea efectuării unor teste SORT la nivel urban (SORT 1), deci în condiții de trafic urban, deși la nivelul Municipiului Sfântu Gheorghe nu putem discuta de trafic urban (cum este situația Municipiului București sau altor orașe mari), se dovedește a fi o cerință excesivă și evident ne-necesară.

Un asemenea demers este astfel nejustificat, lipsit de obiectivitate, neexistând nicio rațiune sau explicație de natură tehnică/practică pentru care Municipiul Sfântu Gheorghe ar impune un tip de Sort 1 pentru calculul consumului specific de energie față

de cel care poate fi verificat în condițiile reale de trafic pe raza acestui municipiu, respectiv Sort 2.

Mai mult, conform art. 50 din Legea nr. 98/2016 este stipulat expres: „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, în sensul alin. (1), se considera ca există o restrângere artificială a concurenței în cazul în care achiziția ori elemente ale acesteia sunt concepute sau structurate cu scopul de a favoriza ori dezavantaja în mod nejustificat anumiti operatori economici”.

Prin urmare, solicităm Consiliului să oblige Autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire și, în consecință, să procedeze la modificarea cerințelor prevăzute în Fisa de date la pct. II.2.5. (pag. 2-3) și pag. 16-17, 44-45-46 din Caietul de sarcini prin care se impune ca consumurile specifice date în oferta să fie determinate conform E-SORT 1 (“Standardised On-Road Test Cycles” - Ciclul 1, Urban) emis de un laborator acreditat conform legislației UE, situat în UE, în sensul acceptării ca acest consum specific din oferta să fie determinat conform E-SORT 2 (“Standardised On-Road Test Cycles” - Ciclul 2, Urban usor) emis de un laborator acreditat conform legislației UE.

4.6 Cerința prevăzută la pct. 3.4.1.1 din Caietul de sarcini privind obligația impusă de a stabili aceeași autonomie de minimum 230 km pentru tipuri de autobuze diferite, dotate cu baterii de capacitate diferită. Modificarea acestei cerințe în sensul acceptării unei autonomii de minimum 150 km pentru autobuzele de 8-10 m

Având în vedere cerințele din Caietului de Sarcini pct. 3.4.1.1. cu privire la:

- Cerințele comune referitoare la Bateriile electrice – „Bateriile electrice vor avea capacitatea de minim 120 kWh, maxim 200 kWh pentru autobuzele de 8-10 m și minim 220 kWh, maxim 250 kWh pentru autobuzele de 11-12 m” și
- Cerințele comune referitoare la Autonomia autobuzelor electrice – „Autonomia autobuzelor electrice va fi de minim 230 km” și
- “Consumurile specifice determinate conform E-SORT 1 pentru ambele tipuri de vehicule.

Va rugăm să observați, că și în acest caz, nu s-a ținut cont de capacitățile diferite, respectiv mai mici ale autobuzului de 8-10 m (capacitate baterie, masă maximă autorizată, lungime), solicitându-se aceeași autonomie a autobuzelor electrice (i.e., minim 230 km) pentru ambele tipuri de autobuze (mici și mari).

Un asemenea demers este evident nejustificat obiectiv și discriminatoriu, neexistând nicio rațiune

pentru care Autoritatea contractanta ar stabili aceeași autonomie de minimum 230 km pentru tipuri de autobuze diferite, dat fiind faptul că, din punct de vedere constructiv, o atare cerință se poate dovedi excesivă, dacă nu chiar imposibilă de atins, având în vedere că autobuzele de 8-10 m sunt dotate cu baterii de capacitate diferită de cele de 11-12 m, fapt ce atrage automat și o autonomie diferită.

Reiterăm și în acest caz prevederile art. 50 din Legea nr. 98/2016, conform căreia: „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. În sensul alin. (1), se consideră că există o restrângere artificială a concurenței în cazul în care achiziția ori elemente ale acesteia sunt concepute sau structurate cu scopul de a favoriza ori dezavantaja în mod nejustificat anumiti operatori economici”.

Având în vedere toate aceste argumente, solicităm Consiliului să oblige Autoritatea contractanta la remedierea documentației de atribuire și, în consecință, să procedeze la modificarea cerinței prevăzute la pct. 3.4.1.1. din Caietul de sarcini, privind obligația impusă de Autoritatea contractanta de a stabili aceeași autonomie de minimum 230 km pentru tipuri de autobuze diferite, dotate cu baterii de capacitate diferită, în sensul acceptării pentru autobuzele cu lungime de 8-10 m a unei autonomii de minimum 150 km.

4.7 Cerințele prevăzute în Caietul de sarcini la pag. 17 și la pag. 40 privind nivelul minim de încărcare a bateriilor. Modificarea acestor cerințe în sensul acceptării nivelului minim de încărcare a bateriilor la 10% capacitate

Conform Caietului de sarcini (pag. 17, subsecțiunea „Încărcarea bateriilor electrice. Conectarea la stațiile de încărcare”), Autoritatea contractanta a introdus pentru operatorii economici următoarea cerință:

-Încărcare standard: 5-7 ore (de la 20% capacitate la 100% capacitate);

-Încărcare rapidă: 15-30 minute (de la minim 50% capacitate la minim 80% capacitate).

Tot în Caietul de sarcini (pag. 39-40, subsecțiunea „Livrarea, testarea și recepția autobuzelor electrice”) se regăsește și următoarea cerință, ce vizează aceeași limitare:

*Probele vor include două încărcări lente și o încărcare rapidă, traseu urban până la **descărcarea bateriilor până la 20%**.*

Având în vedere limitele impuse în Caietul de sarcini referitoare la autonomie și capacitatea bateriilor, Subscrisa considerăm necesară modificarea cerinței de la pag. 17 în sensul **reducerii nivelului**

minim permis al bateriei de la 20% capacitate la 10% capacitate.

De asemenea, consideram ca se impune modificarea cerinței de la pag. 40, în sensul ca „*Probele vor include doua incarcari lente si o incarcare rapida, traseu urban pana la descarcarea bateriilor pana la 10%*”, iar nu 20%, astfel cum este prevazut în prezent.

Precizam faptul ca o asemenea cerinta de a pastra 20% capacitate ca minim permis al bateriei nu se mai justifica avand în vedere tehnologiile moderne folosite în productia bateriilor de înalta tensiune care echipeaza autobuzele electrice. Astfel, pastrarea rezervei de 10% din capacitatea bateriei în timpul exploatarii este mai mult decât suficienta pentru a proteja starea de sanatate/functionare a bateriilor. În plus, prin garantiile asumate de ofertanti, Autoritatea contractanta va primi garantia necesara si va fi asigurata inclusiv asupra respectarii conforme a duratei de viata a bateriilor (i.e., minim 5 ani conform pag. 16 „*Bateriile electrice*” din Caietul de sarcini, termen în care bateria isi va pastra o capacitate de inmagazinare a energiei de minim 80 % din capacitatea initiala).

Asa cum prevede expres Caietul de sarcini, bateriile vor fi de ultima generatie, cu tehnologie Lithium Ion, sau echivalent cu o densitate mare a energiei inmagazinate, asigurand o siguranta maxima în exploatare, astfel încat, nu mai este necesara impunerea unei cerinte aditionale si ne-necesare a descarcarii bateriei la un nivel crescut (20%).

Avand în vedere cele de mai sus, solicitam Consiliului sa oblige Autoritatea contractanta la remedierea documentatiei de atribuire si, în consecinta, sa procedeze la modificarea cerintelor privind nivelul minim permis al bateriilor de la 20% capacitate la 10% capacitate.

4.8 Cerinta prevazuta în Caietul de sarcini la pag. 9, pag. 12 si pag. 45 privind capacitatea de transport de minim 80 de persoane din care minim 30 persoane pe scaune. Modificarea cerinței si totodata, a tuturor referintelor din Caietul de sarcini prin care se impune o capacitate de transport de minim 30 persoane pe scaune, în sensul reducerii numarului de locuri pe scaun de la 30 (din care cel mult 2 persoane pe strapontine) la 25-28 de locuri pe scaun (din care cel mult 2 persoane pe strapontine).

Conform Caietului de sarcini (pag. 9, subsectiunea „DESCRIEREA GENERALA CONSTRUCTIVA A AUTOBUZELOR”), Autoritatea contractanta a formulat urmatoarea cerinta:

*Autobuzele de capacitate normala vor avea o capacitate de transport de minim 80 de persoane **din care 30 persoane pe scaune** (din care cel mult 2 persoane pe strapontine), iar numarul calatorilor în picioare va fi calculata prin formula $0,125m^2$ / calator în picioare, conform Directivei 97/27/CE, respectiv Regulamentul CEE-ONU nr. 107.*

De asemenea, conform Caietului de sarcini (pag. 12, subsecțiunea „Caracteristici masice”) se regăsește și următoarea cerință:

Ofertantul va detalia prin documentație caracteristicile de masă și repartitia masei pe toate punctele autobuzelor electrice, astfel: (...)

*- Capacitatea de transport calatori pentru autobuzele de 11-12 m va fi de minim 80 de persoane, din care **minim 30 persoane pe scaune** (din care cel mult 2 persoane pe strapontine) + conducatorul auto, iar pentru autobuzele de aproximativ 8-10 m va fi de minim 50 de persoane, din care minim 18 persoane pe scaune (din care cel mult 2 persoane pe strapontine) + conducatorul auto.*

Dar și următoarea cerință (pag. 45, secțiune 7. Factori de evaluare, subsecțiunea Componenta tehnică):

Capacitatea de transport (P2).- pentru autobuze din gama de 11-12 m

Punctajul se va calcula astfel:

*Autobuzele de capacitate normală vor avea o capacitate totală de transport de minim 80 de persoane, **dintre care minim 30 persoane pe scaune și strapontine.***

Numărul calătorilor în picioare va fi calculată prin formula $0,125m^2$ / calator în picioare, conform Directivei 97/27/CE, respectiv Regulamentul CEE-ONU nr. 107.

Ținând cont că autobuzele au ca destinație transportul public de persoane în mediul urban, unde traficul pasagerilor se desfășoară pe distanțe scurte, cu imbarcări și debarcări frecvente, rugăm Consiliul să observe că se constată o necesitate sporită **de a avea un spațiu mai mare pentru pasagerii în picioare, în detrimentul celor de pe scaune.**

Mai mult, având în vedere specificațiile constructive ale autobuzului și **ținând cont de respectarea suprafeței de $0,125 m^2$ /calator în picioare, cerută de prevederile pct. 3.2.3.2.1 din Regulamentul CEE-ONU nr. 107**, considerăm că, pentru autobuzele din gama de 11-12 m, cerința privind minimul de persoane pe scaune (30 scaune) devine imposibil de respectat.

Prin urmare, luând în considerare cele învederate *supra*, numărul minim solicitat de locuri pe scaune nu este justificat și nici fezabil raportat la specificațiile constructive ale autobuzului, iar o reducere a numărului acestora este necesară și oportună (*i.e.*, reducerea numărului de locuri pe scaun de la 30 - din care cel mult 2 persoane pe strapontine - la 25-28 de locuri pe scaun - din care cel mult 2 persoane pe strapontine).

Invederam Consiliului ca aceasta modificare a cerintei privind numarul de locuri pe scaun este necesara si pentru a permite unui numar mai mare de participanti de a ofera corespunzator, dat fiind ca standardul practicat pe piata pentru autobuzele din gama de 11-12 m cu o lungime de min. 11.500 mm - max. 12.300 mm (conform pag. 11 din Caietul de sarcini) este de regula de 25-28 de scaune.

Totodata, avand in vedere cerinta privind capacitatea de transport calatori de **minim 80 persoane**, cerinta privind **dimensiunile constructive ale autobuzului din gama de 11-12 m** (cu o lungime de min. 11.500 mm - max. 12.300 mm conform celor de mai sus), precum si prevederile Regulamentului CEE-ONU nr. 107 conform caruia spatiul destinat **fiecarui pasager in picioare este de 0,125 m²**, pentru respectarea **cumulativa** a tuturor acestor cerinte, consideram ca numarul optim de locuri pe scaune se situeaza intre 25-28. Un numar mai mic de locuri pe scaune (inferior numarului minim indicat de autoritate de 30 de scaune) va conduce si la cresterea capacitatii totale de transport, care nu poate fi decat in beneficiul cetatenilor, dar si al Autoritatii contractante.

Astfel, prin impunerea cerintei de minim 30 persoane pe scaune, Autoritatea contractanta restrange si de acasta data concurenta. In acest sens, a se vedea si jurisprudenta CNSC, dupa cum urmeaza:

Decizia CNSC¹⁸: *“Intr-adevar, raportat la nevoile sale, **autoritatea este singura in masura sa decida asupra acestora si asupra modalitatii de satisfacere a lor, insa aceasta decizie nu trebuie sa aiba ca efect introducerea unor obstacole nejustificate, de natura a restrange concurenta intre agentii economici, intrucat s-ar aduce atingere principiilor care stau la baza atribuirii contractului de achizitie publica – nediscriminarea si tratamentul egal. Intrucat autoritatea cumparatoare nu a prezentat niciun argument concret (cu exemple si cifre) si nici mijloace de proba care sa ii acorde dreptul de a interzice participarea furnizorilor caror produse autorizate legal acopera fiabilitatea si eficienta pe care le urmareste autoritatea, prin cerinta in dezbateri autoritatea a incalcat si prescriptiile art. 2 alin. (2) lit. a) si b) din legea achizitiilor publice. Scopul legislatiei privind achizitiile publice este de promovarea concurentei intre operatorii economici, inclusiv prin eliminarea obstacolelor nejustificate, cum este cerinta expusa in cauza de fata.”***

In sustinerea celor de mai sus, invederam Consiliului ca nu exista prevederi legale care sa solicite minim 30 de locuri pe scaun. Mai mult, constatam si faptul ca Autoritatea contractanta indica in cuprinsul cerintelor sale si, ulterior, in evaluarea sa, doar o Directiva europeana abrogata (i.e., Directiva 97/27/CE), dar si Regulamentul CEE-ONU nr. 107, care oricum nu impun cerinte pentru stabilirea numarului pasagerilor pe scaune, ci doar pentru calculul numarului calatorilor in picioare.

Avand in vedere toate aceste argumente, solicitam Consiliului sa oblige Autoritatea contractanta la remedierea documentatiei de atribuire si, in consecinta, sa procedeze la modificarea cerintelor prin care se impune o capacitate de transport de minim 80 de

¹⁸ Decizia CNSC, *Licitatie deschisa, BO2021 321

persoane din care minim 30 persoane pe scaune (din care cel mult 2 persoane pe strapontine) pentru autobuzele din gama de 11-12 m, în sensul reducerii numărului de locuri pe scaun de la minim 30 (din care cel mult 2 persoane pe strapontine) la 25-28 de locuri pe scaun (din care cel mult 2 persoane pe strapontine).

4.9 Cerința prevăzută în Caietul de sarcini la pag. 21 privind dimensiunea ușilor de acces pentru autobuzele de 8-10 m. Modificarea cerinței și totodată a tuturor referințelor din Caietul de sarcini prin care se impune lățimea minimă de 750 mm pentru ușa din față a autobuzelor de 8-10 m, în sensul acceptării lățimii minime de 650 mm.

Conform Caietului de sarcini (pag. 21, subsecțiunea „Usile de acces”), Autoritatea contractantă a formulat următoarea cerință:

Numărul ușilor de acces trebuie să fie de minim 2 pentru autobuzele de 8-10 m din care cea din față cu o lățime de minim 750 mm, (...).

Cu privire la această cerință excesivă, rugăm Consiliul să constate că cerințele minime stipulate în Regulamentul CEE-ONU nr. 107, Anexa 7, capitolul 7.6.3 „Dimensiuni minime pentru ieșiri”, referitoare la lățimea ușii de serviciu, respectiv ușa simplă („o foaie”) în privința autobuzelor de 8-10 m, prevăd că lățimea minimă a acestor uși să fie de 650 mm.

În schimb, Autoritatea contractantă solicită ca „numărul ușilor de acces să fie de minim 2 pentru autobuzele de 8-10 m din care cea din față cu o **lățime de minim 750 mm**”, introducând astfel o cerință nejustificată și greu de realizat, dat fiind că standardul de producție uzitat de majoritatea producătorilor de autobuze electrice în legătură cu această lățime a ușilor este de minim 650 mm, conform Regulamentului CEE-ONU nr. 107. Luând în considerare cele de mai sus, considerăm necesară reducerea lățimii minime solicitate a ușii din față, de la 750 mm la 650 mm.

Ca și în celelalte cazuri, rugăm Consiliul să observe că Autoritatea contractantă redactează cerințele într-o modalitate care afectează concurența loială și favorizează anumiți participanți, prin impunerea unor limite nejustificate și introducerea unor obstacole de natură a restrânge competiția, aducând totodată atingere principiilor esențiale care stau la baza atribuirii contractului de achiziție publică – i.e., nediscriminarea și tratamentul egal.

Având în vedere toate aceste argumente, solicităm Consiliului să oblige Autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire și, în consecință, să procedeze la modificarea cerințelor prevăzute în Caietul de sarcini privind lățimea minimă de 750 mm pentru ușa din față a autobuzelor de 8-10 m, în sensul acceptării lățimii minime de 650 mm.

4.10 In subsidiar, anularea procedurii de atribuire

In subsidiar, solicitam Consiliul ca, in situatia in care nu este posibila remedierea documentatiei atacate, in conformitate cu dispozitiile art. 26 alin (2) pct. c) si alin. (7) din Legea nr. 101/2016, sa dispuna anularea prezentei proceduri de atribuire.

5. CONCLUZIE

Pentru toate argumentele invederate anterior, solicitam Consiliului sa dispuna admiterea prezentei contestatii, astfel cum a fost formulata si motivata.

6. CAUTIUNEA

Separat, mentionam faptul ca vom depune cautiunea in cuantumul stabilit prin dispozitiile legale aplicabile (i.e., art. 61¹ alin. (1) lit. b) coroborat cu art. 17 alin. (1) lit. a) din Legea 101/2016). Vom depune cautiunea astfel constituita, conform legii, respectiv in termenul de maximum 5 zile de la data sesizarii Consiliului (i.e., pana cel tarziu, la data de **31.01.2022**).

In drept:

- Legea nr. 98/2016 privind achizitiile publice („**Legea 98/2016**”).
- Hotararea de Guvern nr. 395/2016 privind Normele metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achizitie publica/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizitiile publice din 02.06.2016 („**HG 395/2016**”).
- Legea nr. 101/2016 privind remediile si caile de atac in materie de atribuire a contractelor de achizitie publica, a contractelor sectoriale si a contractelor de concesiune de lucrari si concesiune de servicii, precum si pentru organizarea si functionarea Consiliului National de Solutionare a Contestatiilor („**Legea 101/2016**”).
- Ordinul nr. 3456/2018 privind modificarea si completarea unor reglementari contabile.
- Indrumarul metodologic pentru formularea criteriilor legate de standarde in documentatiile de atribuire realizat de Agentia Nationala pentru Achizitii Publice (ANAP) in 2019¹⁹.
- Regulamentul nr. 107 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizatiei Natiunilor Unite ("**Regulamentul CEE-ONU nr. 107**").

Probe: inscrisuri.

In sustinerea celor mentionate in cuprinsul prezentei Contestatii, intelegem sa ne folosim de documentele si informatiile constituind documentatia de atribuire, inscrisuri care urmeaza a fi transmise Consiliului, in copie, ca parte a dosarului de achizitie publica, potrivit dispozitiilor art. 18 si 19 din Legea nr. 101/2016.

¹⁹ [Indrumar-ANAP-final august2019.pdf\(gov.ro\)](#)

Mai mult, solicitam Consiliului sa oblige Autoritatea contractanta de a transmite odata cu dosarul achizitiei publice, inclusiv studiul de oportunitate/nota de fundamentare in baza careia s-a organizat si initiat prezenta Procedura.

De asemenea, depunem alaturat, urmatoarele documente:

1. **Anexa nr. 1** – Fisa de date din prezenta Procedura;
2. **Anexa nr. 2** – Caietul de Sarcini din prezenta Procedura;
3. Imputernicire avocatiala, in original.

Cu deosebita consideratie,

ANADOLU AUTOMOBIL ROM S.R.L.
Prin MUSAT & ASOCIATII S.P.A.R.L.
Av. Iulian Popescu – Avocat Asociat
Av. Ana-Maria Abrudan – Avocat Coordonator colaborator

