

B-dul Aviatorilor, nr. 43, sector 1, cod 011853, București, 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, București

Adresa email: office@cnsr.ro

Primaria Municipiului Huși Biroul Tehnic		
Nr.	8160	
Ziua	Luna	Anul
16	03	2022

IN ATENTIA:

AUTORITATII CONTRACTANTE – MUNICIPIUL HUSI

Adresa: Strada 1 Decembrie, nr. 9; Localitatea Huși, jud. Vaslui

Email: achizitii@primariahusi.ro

Telefon: +40 0235480009 Fax: +40 0235480126

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 Huși, prin Primar, dl. Ioan CIUPILAN**, cu sediul in Strada 1 Decembrie, nr. 9; localitatea Huși, jud. Vaslui, cod postal 735100, Romania, Email: achizitii@primariahusi.ro; Telefon: +40 0235480009 Fax: +40 0235480126 (in continuare „Autoritatea contractanta”),

Avand in vedere:

- Procedura de achizitie publica, „*Licitatie deschisa*”, organizata de Municipiul Husi, in calitate de Autoritate contractanta („**Autoritatea contractanta**”), in vederea atribuirii contractului de achizitie publica avand ca obiect „*Achizitia de autobuze electrice, statii de incarcare si sistem e-ticketing in cadrul proiectului "Reducerea emisiilor de carbon in Municipiul Husi bazata pe Planul de Mobilitate Urbana" cod SMIS 123567*”, conform anuntului de participare nr. [CN1040029]/05.03.2022, publicat pe site-ul www.e-licitatie.ro¹;
- Calitatea Subscrisei de persoana interesata si potential ofertant in Procedura,

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 Caietului de sarcini, a Fisei de date nr. DF1139362 si a modelului de contract de achizitie publica de produse, privind atribuirea contractului avand ca obiect „*Achizitia de autobuze electrice, statii de incarcare si sistem e-ticketing in cadrul proiectului "Reducerea emisiilor de carbon in Municipiul Husi bazata pe Planul de Mobilitate Urbana" cod SMIS 123567*” in procedura organizata conform anuntului de participare publicat in SEAP sub nr. [CN1040029]/05.03.2022, 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 remedierea Caietului de sarcini, a Fisei de date nr. DF1139362 si a modelului de contract si, in consecinta, modificarea sau, dupa caz, eliminarea unor cerinte din documentatia de atribuire, in sensul aratat in considerentele dezvoltate mai jos;
 - b) obligarea Autoritatii contractante la stabilirea unui nou termen-limita

¹ Disponibila la link: <https://www.e-licitatie.ro/pub/notices/c-notice/v2/view/100138169>

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. [CN1040029]/05.03.2022, Autoritatea contractanta, Municipiul Husi, a initiat procedura de achizitie publica in vederea atribuirii contractului avand ca obiect „Achizitia de autobuze electrice, statii de incarcare si sistem e-ticketing in cadrul proiectului „Reducerea emisiilor de carbon in Municipiul Husi bazata pe Planul de Mobilitate Urbana” cod SMIS 123567”, avand o valoare estimata de 20.488.508,84 lei (fara TVA) („**Procedura**”).

In urma studierii documentatiei de atribuire publicata in SEAP, in calitate de operator economic interesat de prezenta Procedura, Subscrisa am constatat ca aceasta prezinta o serie de nereguli si/sau neclaritati in sensul existentei unor cerinte abuzive sau excesive, dupa caz.

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 Husi** [i.e., 20.488.508,84 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 pragurile valorice in raport cu care este obligatorie transmiterea spre publicare catre Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a

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.

anunțurilor de participare, potrivit legislației privind achizițiile publice, legislației privind achizițiile sectoriale sau legislației privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii”.

Asadar, prin raportare la data publicării în SEAP a documentației de atribuire (i.e., la data de 05.03.2022), Consiliul este rugat să constate că termenul de 10 (zece) zile pentru formularea Contestatiei se împlineste la data de **15.03.2022**, respectiv la expirarea ultimei ore a acestei zile, cu consecința formulării prezentei contestații în termen legal.

3. SUSPENDAREA PROCEDURII DE ATRIBUIRE

În temeiul dispozițiilor art. 22 și art. 23 din Legea nr. 101/2016, solicităm Consiliului să dispună suspendarea procedurii având ca obiect „Achiziția de autobuze electrice, stații de încărcare și sistem e-ticketing în cadrul proiectului „Reducerea emisiilor de carbon în Municipiul Husi bazată pe Planul de Mobilitate Urbana” cod SMIS 123567”, conform anunțului de participare nr. [CN1040029]/05.03.2022, în contextul formulării prezentei Contestatii împotriva documentației de atribuire, conform celor arătate mai jos:

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

(i) Condiția cazului temeinic justificat

Consiliul este rugat să observe îndeplinirea condiției privind cazul temeinic justificat, prin prisma criticilor de nelegalitate și netemeinicie formulate în prezenta Contestatie care demonstrează că cerințele detaliate mai jos sunt restrictive în sensul că pot fi îndeplinite doar de un număr limitat de operatori economici sau că există riscul ca produsele unui anumit producător să fie favorizate, creându-se astfel obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.

Prin urmare, rugăm Consiliul să observe că cerințele criticate din documentația de atribuire au drept consecință restrângerea artificială a concurenței, urmărindu-se favorizarea sau dezavantajarea nejustificată a anumitor operatori economici, astfel cum Subscrisa am argumentat detaliat *infra* în cadrul **Secțiunii nr. 4**.

În condițiile în care am dovedit că au fost încălcate dispozițiile art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016 conform cărora: „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”, **o atare conduită nu poate decât să contureze o îndoială serioasă asupra legalității cerințelor impuse de Autoritatea contractantă, fapt ce conduce automat la necesitatea suspendării**

procedurii de atribuire pentru a preintampina emiterea unor acte subsecvente anulabile raportat la o procedura de atribuire deja viciata *ab initio*.

Suplimentar, suspendarea se impune prin necesitatea **mentinerii legalitatii** si conservarii in cadrul Procedurii a respectarii criteriului specific de selectie *cel mai bun raport calitate-pret* si evitarea atribuirii contractului prin infrangerea obiectivului vizat de catre Autoritatea contractanta – **economicitatea cheltuirii fondurilor publice**, care se pot asigura doar in situatia in care vor exista suficiente oferte apte sa indeplineasca cerintele tehnice impuse.

In consecinta, avand in vedere totalitatea argumentelor expuse privind restrangerea artificiala a concurentei, apreciem indeplinita conditia existentei unui caz temeinic justificat.

(ii) Conditia pagubei iminente

In ce priveste existenta pagubei iminente, apreciem pe deplin indeplinita si aceasta conditie, din moment ce dispozitiile art. 23 din Legea nr. 101/2016 coroborate cu cele ale art. 2 alin. (1) lit. s) din Legea nr. 554/2004, au in vedere conditia pagubei iminente **din perspectiva prevenirii ei si nu a existentei efective**, dat fiind faptul ca ceea ce se urmareste prin promovarea unei astfel de contestatii este chiar **evitarea producerii unui prejudiciu** in patrimoniul Subscrisei si al tuturor ofertantilor impiedicati sa participe la procedura avand in vedere cerintele actuale din documentatia de atribuire care restrang artificial concurenta, urmarindu-se in realitate favorizarea sau dezavantajarea nejustificata a anumitor operatori economici.

Dupa cum se poate observa, paguba pentru Subscrisa este oricum iminenta, de vreme ce, in situatia in care procedura de atribuire ar continua, ar limita efectiv participantii si ar prejudicia grav chiar interesul public al Autoritatii contractante prin faptul ca ar fi exclusi *de plano* potentialii ofertanti in **raport de cerintele tehnice care favorizeaza nejustificat o anumita categorie de operatori economici.**

Asadar, este esential ca masura suspendarii procedurii sa fie dispusa de catre organul **administrativ-jurisdictional pana la clarificarea legalitatii si temeiniciei cerintelor tehnice din documentatia de atribuire**, fiind singura parghie legala menita sa asigure realizarea imperativelor statuate de art. 6 paragraful 1 din Conventia Europeana a Drepturilor Omului: solutionarea procesului intr-un termen rezonabil si **asigurarea caracterului efectiv al dreptului la un proces echitabil**. Or, dreptul la un proces echitabil ar fi unul *iluzoriu*, daca efectele actului administrativ vadii nelegal, in speta insasi documentatia de atribuire, s-ar produce in integralitate anterior datei la care o autoritate de control ar putea sa se pronunte asupra legalitatii acestora, fapt confirmat si de Recomandarile Consiliului Europei³.

³ Recomandarea nr. R (89) 8 din 13 septembrie 1989 a Comitetului de Ministrii al Consiliului Europei cu privire la protectia juridica provizorie in materie administrativa („**Recomandarea nr. R (89)**”), prin care se solicita autoritatii jurisdictionale competente ca – „atunci cand executarea unei decizii administrative este de natura sa provoace daune grave, dificil de reparat, persoanelor particulare cointerestate de aceasta decizie - sa ia masuri de protectie provizorii corespunzatoare, in limitele competentei sale si fara ca, astfel, sa influenteze in 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 participare/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.

Dat fiind faptul ca obiectul contestatiei vizeaza cerinte tehnice din documentatia de atribuire, 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** din moment ce nu se asigura o concurenta reala si egala intre operatorii economici, prin introducerea unor obstacole nejustificate ce ingradesc concurenta efectiva intre acestia din urma.

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 va efectua in urma analizarii mai multor oferte depuse, tocmai acesta fiind si scopul urmarit de legiutor 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, 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, dar si de a pune ofertantii intr-o pozitie de inferioritate extrema in raport cu Autoritatea contractanta din punct de vedere contractual – exact criticile principale ale

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."

Subscrisei din cuprinsul prezentei Contestatii.

Respectarea principiului legalitatii ce guverneaza intreaga procedura de achizitie urmareste in cele din 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 cerintelor tehnice impuse de Autoritatea contractanta astfel cum au fost formulate in documentatia de atribuire**, conduita susceptibila a denatura concurenta sau a avea un efect discriminatoriu.

4. NELEGALITATEA SI NETEMEINICIA CERINTELOR DIN DOCUMENTATIA DE ATRIBUIRE

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

- **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 concurențe efective între 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 între 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 capat de cerere, cerintele documentatiei de atribuire, in maniera configurata de Autoritatea contractanta, sunt restrictive sau abuzive, in sensul ca cerintele respective pot fi indeplinite doar de un numar limitat de operatori economici, observandu-se intentia de preferentiere a produsului ofertat, 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. Prin urmare, conform Deciziei CNSC nr. 2027/C2/2204⁴, tocmai din cauza unor astfel de grave abateri vizand cerintele din documentatia de atribuire, organul administrativ-jurisdictional a retinut urmatoarele:

„Curtea de la Luxemburg a statuat in Hotararea din 23 decembrie 2009, CoNISMa (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.”.

- 4.1 Cerinta privind lungimea autobuzelor. Modificarea documentatiei de atribuire in sensul acceptarii la ofertare a autobuzelor cu dimensiuni cuprinse intre 8 m si 9 m sau, cel putin, intre 8.24 m si 9.27 m.**

Conform Fisei de date (pag. 1) si Caietului de sarcini (pag. 2, pct. 1.1 Generalitati si pag. 20, pct.

⁴<http://portal.cnsr.ro/sivadoc/download.aspx?docUID=MzAoMWYzOWU1MzRhOSooZjUoLWlyZWUtNzUwZmJkMTNiYTdk&pdfa1=ZmFsc2U=&filename=Qk8yMDIxXzIwMjcucGRm&action=aW5saW5l>

3.4.1.1) lungimea autobuzelor trebuie sa fie cuprinsa **intre 8.5 m si 9 m**, desi acest interval solicitat de Autoritatea contractanta nu corespunde standardelor practicate in piata de profil, ceea ce face ca cerinta actuala si, dupa caz, un refuz al Autoritatii contractante de a accepta modificarea acestei marje a lungimii autobuzelor electrice in sensul extinderii sa fie evident restrictiv si vatamator pentru multi potentiali ofertanti.

Prin urmare, tinand cont de principiile tratamentului egal si al transparentei, rugam Consiliul sa oblige Autoritatea contractanta sa modifice cerinta in sensul acceptarii la ofertare a autobuzelor electrice cu dimensiuni cuprinse **intre 8 m si 9 m** sau, cel putin **intre 8.24 m si 9 m**, asa cum rezulta din aplicarea tolerantei de - 3% prevazuta de Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 de punere in aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European si al Consiliului privind cerintele de omologare de tip pentru masele si dimensiunile autovehiculelor si ale remorcilor acestora si de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European si a Consiliului („**Regulamentul nr. 1230/2012**”).

Astfel, Apendicele 2 pct. 1.2 din Regulamentul nr. 1230/2012 prevede: *„Daca limitele specificate la punctul 1.1 din partile A-D ale prezentei anexe nu sunt depasite, dimensiunile reale pot fi diferite de cele specificate de catre producator cu cel mult 3%”*. Prin urmare, acceptarea acestei tolerante nu contravine celorlalte cerinte tehnice ale caietului de sarcini, pe cand lungimea minima de 8,5 m si maxima de 9 m permisa a autobuzelor are un caracter restrictiv, impiedicand participarea operatorilor economici care au produse omologate cu lungimi mai mici, respectiv mai mari si care se afla in limitele de toleranta prevazute de Regulamentul nr. 1230/2012.

In plus, conform Anexei I, Partea B, pct. 1 *Dimensiuni maxime autorizate* din Regulamentul nr. 1230/2012, *„Dimensiunile nu trebuie sa depaseasca urmatoarele valori, pct. 1.1.1 – lungime: (a) vehicul cu 2 axe si o sectiune: 13,50 m (...)”*. Din aceasta prevedere rezulta totodata faptul ca legiuitorul a avut in vedere impunerea doar a unui maxim al dimensiunilor autobuzelor, nu si a unui minim. In consecinta, acceptarea la ofertare a unor autobuze cu plaje mai mari de lungime va incuraja participarea unui numar mai mare de ofertanti, permitand Autoritatii contractante sa poata alege dintr-o gama mai larga de produse.

Mai mult, mentionam ca diminuarea lungimii autobuzelor este in interesul Autoritatii contractante, dat fiind ca autobuze cu dimensiuni mai mici pot fi mai potrivite infrastructurii municipiului Husi, care este alcatuita in principal din strazi inguste. Astfel, autobuzele de dimensiuni mai mici ar fi mai usor manevrabile pe strazile orasului, ridicand nivelul de siguranta si confort al pasagerilor.

Nu in ultimul rand, va supunem atentiei si o serie de proceduri de achizitie recente, organizate de autoritati contractante pentru achizitia aceluiasi tip de produse, in care marja lungimii autobuzelor a fost stabilita in sensul celor expuse mai sus:

- procedura de atribuire a contractului avand ca obiect *„Furnizarea de autobuze electrice echipate cu sisteme GPS si sistem de informare calatori”* organizata de Mun. Barlad conform

⁵ <https://www.e-licitatie.ro/pub/notices/c-notice/v2/view/100113165>

anuntului de participare [CN1028351]/12.02.2021, unde lungimea autobuzelor a fost între 8.000 și 11.000 mm;

- procedura de atribuire având ca obiect „Achiziție autobuze electrice și stații de încărcare pentru proiectul „Reînnoirea parcului de mijloace de transport public cu autobuze electrice, în vederea reducerii emisiilor de carbon în Orasul Voluntari”, organizată de Orasul Voluntari⁶ conform anuntului de participare [CN1032663]/08.07.2021, unde lungimea autobuzelor a fost între 8.000 și 9.000 mm;
- procedura de atribuire având ca obiect „Achiziție Autobuze Electrice și Stații de Incarcare pentru Proiectul „Reducerea Emisiilor de Carbon în Orasul Voluntari prin Achiziția de Autobuze Electrice””, organizată de Orasul Voluntari⁷ conform anuntului de participare [CN1029050]/ 10.03.2021, unde lungimea autobuzelor a fost între 8.000 și 9.000 mm;
- procedura de atribuire a contractului având ca obiect „Achiziție autobuze pentru transport public urban”, organizată de Orasul Segarcea⁸ conform anuntului de participare [CN1027528]/07.01.2021, unde lungimea autobuzelor a fost între 8.000 și 9.000 mm;
- procedura de atribuire a contractului având ca obiect „Achiziționare autobuze pentru transport public urban și sistem de bilete integrat pentru călători e-Ticketing”, organizată de Orasul Dabuleni⁹, conform anuntului de participare [CN1024247]/05.09.2020, unde lungimea autobuzelor a fost stabilită de asemenea între 8.000 și 9.000 mm (ca urmare a unei contestații la documentația de atribuire și remedierii cerinței de către autoritatea contractantă, pe calea clarificării din oficiu nr. 10759/18.09.2020).

Este evident că autorități contractante care au avut la baza studii de oportunitate bazate pe principii și cerințe similare achiziției prezentei Proceduri au stabilit marje rezonabile ale lungimii autobuzelor (majoritatea între 8 și 9 m), care să permită participarea la procedurile respective a unui număr cât mai mare de ofertanți. Limitarea total neobiectivă și lipsită de fundament a marjei de lungimi, în sensul cerinței actuale a documentației, înfringe în mod nepermis concurența pieței de profil și încalcă principiul tratamentului egal.

Având în vedere aceste argumente, solicităm Consiliului să oblige Autoritatea contractantă la remedierea cerinței din documentația de atribuire care se referă la lungimea autobuzelor, în sensul reducerii lungimii minime a autobuzelor de la 8.5 m la 8 m, sau cel puțin la 8.245 m prin aplicarea marjei de toleranței – 3% conform regulamentului european citat supra.

4.1.1. În consecința modificării cerinței privind diminuarea lungimii autobuzelor, se impune modificarea cerinței privind numărul minim de

⁶ <https://www.e-licitatie.ro/pub/notices/c-notice/v2/view/100123602>

⁷ <https://www.e-licitatie.ro/pub/notices/c-notice/v2/view/100115138>

⁸ <https://www.e-licitatie.ro/pub/notices/c-notice/v2/view/100110635>

⁹ <https://www.e-licitatie.ro/pub/notices/c-notice/v2/view/100102779>

pasageri de la 55 la 50.

Separat, dar în strânsă legătură cu cele expuse mai sus, supunem atenției Consiliului faptul că, în Caietul de sarcini (pag. 36) a fost de asemenea prevăzut: *Capacitate de transport: minim 55 de pasageri (din care minim 20 locuri pe scaune și minim un spațiu pentru scaunul cu rotile) + 1 sofer, respectându-se astfel spațiul impus de 0,125 m² / calător în picioare, conform CEE-ONU R 107, art. 3.2.3.2.1.*

Astfel, odată cu reducerea dimensiunii constructive a autobuzelor solicitate, pentru motivele menționate anterior, rugăm Consiliul să oblige Autoritatea contractantă și la remedierea cerinței privind numărul minim de calători, în **sensul reducerii în mod proporțional a numărului minim de pasageri solicitat de la 55 la 50 de pasageri**, pentru a asigura respectarea prevederilor Regulamentului nr. 107 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite („Regulamentul nr. 107 CEE-ONU”).

Potrivit art. 3.2.3.2.1 din Regulamentul nr. 107 CEE-ONU se impune ca spațiul minim disponibil per calător în picioare pentru vehiculele din clasele I și A să fie de **0,125 m²/calător în picioare**. Aceasta înseamnă că, prin reducerea lungimii autobuzului, permitându-se o dimensiune minimă de 8.245 m, și aplicând spațiul minim disponibil per calător în picioare, în consecință logică se ajunge la nevoia modificării minimului de calători de la 55 la 50. Asadar, această prevedere legală minimă obligatorie, precum și prevederile legate de dimensiunile scaunelor care echipează autobuzele destinate transportului public urban pe masoară distanță dintre scaune și alte distanțe interioare impuse prin Regulamentul nr. 107 CEE-ONU, justifică cerința de diminuare a numărului minim de calători solicitați prin Caietul de sarcini.

Separat, solicităm Consiliului să oblige Autoritatea contractantă la publicarea și totodată transmiterea către Consiliu, împreună cu dosarul achiziției, a „Planului de Mobilitate Urbană”, precum și a studiului de oportunitate care a stat la baza întocmirii cererii de finanțare, cele două fiind documente esențiale prin care s-au stabilit parametrii generali ai autobuzelor care fac obiectul prezentei proceduri de achiziție.

Având în vedere aceste argumente, în consecință modificării lungimii minime a autobuzelor conform 4.1 supra, solicităm Consiliului să oblige Autoritatea contractantă la remedierea cerinței din documentația de atribuire care se referă de la numărul minim de pasageri, în sensul reducerii acestui minim de la 55 la 50 de pasageri.

4.2 Cerința privind capacitatea minimă a bateriilor. Modificarea documentației de atribuire în sensul reducerii capacității minime a bateriilor de la 250 Kwh la 150 Kwh.

Conform Caietului de sarcini (pag. 43, pct. 10.3), Autoritatea contractantă a impus ca bateriile electrice să fie dotate cu o capacitate minimă de 250 Kwh, deși această capacitate nu corespunde standardelor practicate în piața de profil pentru autobuze de dimensiuni mici, astfel cum sunt solicitate în prezenta Procedură. Cerința documentației de atribuire și eventualul refuz de modificare a

acesteia din partea Autorității contractante, în a accepta o capacitate mai mică a bateriilor, sunt în mod evident vătămătoare pentru mulți potențiali ofertanți. O astfel de cerință restricționează în mod abuziv concurența, favorizând un număr limitat de operatori economici care vor putea depune oferte pentru atribuirea contractului din prezenta Procedură.

Astfel, aducem în vedere Consiliului faptul că autobuzele electrice sunt destinate transportului de pasageri, iar nu al greutății unor baterii supradimensionate. Capacitatea bateriilor autobuzului electric trebuie să ajute la **optimizarea consumului**, astfel încât limita minimă stabilită pentru capacitatea bateriilor autobuzelor trebuie să țină cont atât de dimensiunea autobuzului, cât și de raportul optim dintre pasagerii transportați și greutatea bateriilor ce echipază autobuzele, capacitatea bateriei având în primul rând impact direct asupra greutății acestora și, în final, asupra consumului de energie.

Orice supradimensionare a pachetului de baterii are un impact negativ asupra consumului de energie, costurilor de achiziție, mentenanța și înlocuirea bateriei, precum și asupra capacității de transport.

Mai exact, o capacitate mai mare, respectiv o greutate a bateriilor mai mare ar aduce numeroase dezavantaje Autorității contractante, printre care: costul cu înlocuirea bateriilor va fi mai mare, întrucât acesta se calculează ca pret unitar per Kwh x număr Kwh (capacitate totală baterie); capacitatea de transport ar scădea (spre exemplu, dacă în loc de o masă de 1200 kg ar fi permisă o masă de 1700 kg, diferența de 500 kg corespunde la cca. 7 pasageri mai puțin transportați la aceeași masă a vehiculului); iar, consumul de energie ar crește din cauza necesității transportării masei suplimentare a bateriei.

De asemenea, conform Anexei nr. 6 a Strategiei de încărcare publicată de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației ("**MDLPA**", fostul MDRAP) în cadrul procedurilor de achiziție centralizate având ca obiect achiziția de autobuze electrice, anexată prezentei Contestatii în **Anexa nr. 5**, a fost stipulat expres:

„3. Dimensionarea bateriilor pentru autobuze electrice poate fi privită ca o problemă de optimizare, existând o plajă optimă de autonomie (care poate fi exprimată în kWh și transpusă în km, ținând cont de dimensiunea autobuzului și de specificul rutei). În afara acestei plaje: (...)

- dacă autonomia este prea mare, există următoarele dezavantaje: costul de achiziție va fi mai mare (datorită costului suplimentar al bateriilor), la fel și costul de înlocuire a bateriilor; autobuzul va cântări mai mult (pentru fiecare 1 km autonomie sunt necesare – în tehnologia de la ora actuală – cca. 15-20 kg de baterie), ceea ce înseamnă că "autobuzul va transporta mai multă baterie și mai puțini călători"; autobuzul va consuma mai mult curent electric pentru a căra însăși greutatea suplimentară a bateriilor (cf. observației de mai sus referitoare la consumul specific din Raportul Bloomberg¹⁰); anumite elemente (ex. suspensii) se vor uza prematur,*

¹⁰ [BNEF Long Form Template \(Grid\) \(bloomberglp.com\)](#)

datorita greutatii suplimentare."

În consecință, transportarea greutății bateriilor necesită consum de energie suplimentar. Dacă un vehicul ajunge să aibă 1/3 sau jumătate din greutatea sa ocupată de baterii, înseamnă, efectiv, ca 1/3 sau 1/2 din energia consumată va fi folosită pentru transportarea însăși a sursei de energie. Astfel, cu cât mai grele sunt bateriile, cu atât mai ineficient devine vehiculul electric, pentru că cifra sa de consum va crește exponențial din cauza însăși a creșterii greutății, cauzată de greutatea bateriei, ajungând la valori absurde de consum, în contra interesului public.

Mai mult, dat fiind că bateriile de o capacitate mai mare (mai grele), influențează în mod direct consumul mediu de energie, rugăm Consiliul să observe că aceste caracteristici vor impacta inclusiv singurul factor de evaluare tehnic din prezenta Procedură, așa cum se poate observa în Fișa de date, pag. 2. Conform documentației, pentru **cel mai mic consum mediu de energie** se acorda punctajul maxim alocat, astfel că, în mod obiectiv, cu o capacitate mare a bateriilor și o autonomie ridicată a autobuzelor va fi foarte dificil, dacă nu imposibil, ca operatorii economici să poată furniza un consum mediu scăzut, fapt ce va conduce încă o dată la restrângerea artificială a concurenței.

Un alt aspect extrem de important referitor la supradimensionarea pachetului de baterii este cel referitor la impactul acestor baterii asupra mediului înconjurător atunci când acestea trebuie înlocuite. Cu cât mai mari sunt bateriile cu atât mai mare va fi și impactul acestora asupra mediului înconjurător.

În acest context, va supunem atenției Planul de acțiune pentru economia circulară¹¹ și Pactul Verde European¹² propuse de Comisia Europeană în data de 10 decembrie 2020, având ca principal obiectiv reducerea poluării la zero. Conform acestora, bateriile introduse pe piața UE ar trebui să devină durabile, de înaltă performanță și sigure pe parcursul întregului lor ciclu de viață, ceea ce vizează și momentul finalizării duratei lor de viață, capacitatea acestora influențând în mod direct gradul în care acestea impactează mediul. Bateriile devenite deseuri vor implica nevoia de gestionare în mod eficient și sigur pentru mediul înconjurător. Or, solicitarea unei capacități prea mari a bateriei, dar fără beneficii reale aduse funcționării efective a autobuzelor (așa cum am arătat *supra*), conduce automat la diminuarea impactului pozitiv în reducerea emisiilor care este considerat a fi un obiectiv principal al achizițiilor de autobuze electrice, cum este și cazul prezentei Proceduri.

Prin urmare, în raport de aceste aspecte, solicităm Consiliului să oblige Autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire, în sensul reducerii capacității minime a bateriilor de la 250 Kwh la 150 Kwh.

4.3 Cerința privind autonomia autobuzelor. Modificarea cerinței în sensul reducerii autonomiei autobuzelor electrice de la minim 300 km la intervalul 150-200 km.

Conform Caietului de sarcini (pag. 44, pct. 10.4), Autoritatea contractantă a impus ca autonomia autobuzelor electrice să fie de minim 300 km, deși aceasta este cu mult peste autonomia reală a

¹¹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/ro/ip_20_420

¹² https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_ro

autobuzelor de aceste dimensiuni . Cerința în forma actuală și eventualul refuz al Autorității contractante de a accepta o autonomie mai mică a autobuzelor electrice sunt evident restrictive și vătămătoare pentru majoritatea potențialilor ofertanți.

Ținând cont de tipologia de transport a Municipiului Husi unde lungimea traseelor nu depășește cca. 17 km, Subscrisa solicităm această reducere inclusiv raportat la parcursul zilnic necesar în localitate, precum și la faptul că autobuzele vor fi încărcate printr-un sistem rapid, în timpul zilei, pentru creșterea autonomiei. În susținerea acestor argumente atașăm prezentei în **Anexa nr. 6** un extras din Caietul de sarcini al procedurii de atribuire privind achiziția serviciilor de transport public local din Municipiul Husi (organizată în 2019)¹³, care indică lungimea curselor din programul actual de transport, fiind determinant în mod direct pentru analiza autonomiei optime.

De asemenea, facem referire și la alte proceduri de achiziție de autobuze electrice cu lungimea cuprinsă între 8-9 m, unde autonomia minimă solicitată a fost în medie de 200 km:

- procedura de atribuire a contractului având ca obiect „Furnizarea de autobuze electrice echipate cu sisteme GPS și sistem de informare călători” organizată de Mun. Barlad¹⁴ conform anunțului de participare [CN1028351]/12.02.2021, unde autonomia minimă solicitată a fost de **150 km**;
- procedura de atribuire având ca obiect „Achiziție autobuze electrice și stații de încărcare pentru proiectul „Reînnoirea parcului de mijloace de transport public cu autobuze electrice, în vederea reducerii emisiilor de carbon în Orasul Voluntari”, organizată de Orasul Voluntari¹⁵ conform anunțului de participare [CN1032663]/08.07.2021, unde autonomia minimă solicitată a fost de **200 km**;
- procedura de atribuire a contractului având ca obiect „Achiziție autobuze pentru transport public urban”, organizată de Orasul Segarcea¹⁶ conform anunțului de participare [CN1027528]/07.01.2021, unde autonomia minimă solicitată a fost de **252 km**;
- procedura de atribuire a contractului având ca obiect „Achiziționare autobuze pentru transport public urban și sistem de bilete integrat pentru călători e-Ticketing”, organizată de Orasul Dabuleni¹⁷, conform anunțului de participare [CN1024247]/05.09.2020, unde autonomia minimă solicitată a fost de **200 km**;
- procedura de atribuire a contractului având ca obiect „Furnizare a 20 de autobuze noi (14 medii de 7-10 m și 6 mici de 5,4-7 m), nearticulate, cu acționare complet electrică, dotate cu sistem de e-ticketing destinate transportului public de călători în Municipiul DEJ din cadrul proiectelor finanțate prin POR 2014-2020 cu următoarele coduri SMIS: 118102, 118103 și

¹³ Procedura este disponibilă în SEAP la link: <https://www.e-licitatie.ro/pub/notices/pc-notice/v2/view/100002340>

¹⁴ <https://www.e-licitatie.ro/pub/notices/c-notice/v2/view/100113165>

¹⁵ <https://www.e-licitatie.ro/pub/notices/c-notice/v2/view/100123602>

¹⁶ <https://www.e-licitatie.ro/pub/notices/c-notice/v2/view/100110635>

¹⁷ <https://www.e-licitatie.ro/pub/notices/c-notice/v2/view/100102779>

118104", organizata de Municipiul Dej¹⁸, unde Caietul de sarcini a prevazut expres autobuzele electrice sa ofere o autonomie de transport de **minim 120 km** intre doua incarcari pentru autobuzele de capacitate mica si de **minim 200 km** intre doua incarcari pentru autobuzele de capacitate medie, la o viteza medie de deplasare de 20 km/h.

Autoritatile contractante din toate aceste proceduri au solicitat o autonomie raportata la dimensiunea autobuzelor achizitionate, rezultata inclusiv din optimizarea pachetelor de baterii.

Astfel, rugam Consiliul sa observe ca, in prezenta Procedura, nu s-a tinut cont de capacitatile mai mici ale autobuzelor de 8-9 m (capacitate baterie, masa maxima autorizata, lungime), solicitandu-se o autonomie foarte mare a autobuzelor electrice, nejustificata (i.e., minim 300 km).

Un asemenea demers este evident restrictiv si discriminatoriu, neexistand nicio ratiune pentru care Autoritatea contractanta ar stabili o autonomie de minimum 300 km pentru autobuze de dimensiuni mici de 8-9 m, dat fiind faptul ca, din punct de vedere constructiv, o atare cerinta se poate dovedi excesiva, daca nu chiar imposibil de atins. Aceasta este datorata faptului ca autobuzele de 8-9 m sunt dotate cu baterii de capacitate diferita de cele de 10-12 m care necesita o autonomie mai mare si pentru care ar fi potrivita o cerinta astfel cum a fost inclusa in prezenta Procedura.

Reiteram in acest caz prevederile art. 50 din Legea nr. 98/2016, conform caruia: „Autoritatile 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. In sensul alin. (1), se considera ca exista o restrangere artificiala a concurenței 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”.

De asemenea, mentionam ca, solicitand o autonomie atat de mare (i.e., de 300 km pentru autobuze cu o lungime cuprinsa intre 8-9 m) se incurajeaza ofertarea de autobuze cu baterii de capacitate mare, care, astfel cum am argumentat la Sectiunea 4.2. de mai sus, restrictioneaza la randul lor in mod abuziv concurenta, favorizand posibilitatea efectiva de participare la procedura a unui numar foarte limitat de operatori economici. Dat fiind ca intre capacitatea bateriei si autonomia autobuzului exista un raport direct de proportionalitate, aceste cerinte trebuie remediate in mod adecvat.

In plus, invederam Consiliului si de aceasta data prevederile Strategiei de incarcare publicata de MDLPA, anexata prezentei in **Anexa nr. 5**, conform carora:

„4. Altfel spus, o autonomie cat mai mare nu este neaparat de dorit, iar problema determinarii autonomiei optime poate fi comparata cu problema determinarii masei optime de kerosen cu care se incarca o aeronava pentru o anumita cursa: nici prea putin pentru a nu aparea riscul terminarii combustibilului in timpul zborului (luand in calcul insa diverse situatii neprevazute), dar nici prea mult, pentru „a nu arde kerosen in plus pentru a

¹⁸ <https://www.e-licitatie.ro/pub/notices/c-notice/v2/view/1c0070643>

transporta kerosenul suplimentar”.

5. In teorie, presupunand un episod de incarcare rapida la finalul fiecarei curse, autonomia ideala ar fi cea care permite efectuarea unei singure curse plus o rezerva pentru conditii exceptionale sau neprevazute.

6. Cu toate acestea, este prudent a calcula si prevedea o rezerva suplimentara de autonomie (...).

7. Ca atare, o autonomie conservatoare ar putea fi privita drept cea care acopera intre 2,5 si 3 curse pe ruta (sau pachetul de rute) pentru care este proiectat vehiculul, operand in conditii de consum sporit.

8. In lumina celor expuse mai sus, autonomia minima (in KWh), calculata la ipoteza de a acoperi trei curse pe o anumita ruta, este cea exprimata in tabelul de mai jos (autonomie <km> = consum <kWh/km> x lungime cursa <km> x 3 curse). (...)

Pornind de la calculul capacității minime și a autonomiei minime prezentate de către specialiștii care au redactat documentația tehnică de achiziții a autobuzelor electrice, rezulta că o capacitate a bateriilor și o autonomie conservatoare a autobuzelor ce urmează să fie achiziționate de către Municipiul Husi se poate determina astfel:

- 0.9 kWh/km (consum mediu autobuz de 8-9 m în cele mai defavorabile condiții) $\times 17 \text{ km}$ (lungime cursa în Municipiul Husi) $\times 3 \text{ curse} = 45.9 \text{ kWh}$ capacitate baterii, care transpusă în kilometri rezulta într-o autonomie de 51 km.

Totuși, Subscrisa susținem necesitatea disponibilității cât mai mari a autobuzelor electrice pe traseu și necesitatea reducerii timpilor de încărcare rapidă pe parcursul zilei, motiv pentru care înțelegem necesitatea unei autonomii mai mari față de cea minim rezultată din algoritmul de calcul prezentat în Strategia de încărcare menționată *supra*. În prezenta Procedură însă, minimul autonomiei solicitate de către Autoritatea contractantă nu este justificat nici de lungimea curselor din programul de transport actual și nici de posibile modificări viitoare ale acestuia.

În consecință, considerăm că este mai mult decât suficientă o autonomie cuprinsă în **intervalul 150-200 km**, care ar permite parcurgerea a 8 până la 11 curse complete fără ca autobuzele să fie reîncărcate cu ajutorul stațiilor de încărcare rapide prevăzute în obiectul de achiziție al prezentei Proceduri. Cu o astfel de autonomie, Autoritatea contractantă ar avea atât beneficiul unui consum redus, adică al unor costuri de exploatare mai mici (determinat de o capacitate a pachetului de baterii mai mică), precum și pe cel al unor costuri cu infrastructura de încărcare și cu alimentarea stațiilor de încărcare mai mici (rezultate din timpul de încărcare rapidă mai redus și din numărul mai mic de încărcări rapide).

În plus, pornind de la parcursul mediu anual prezentat în documentația de atribuire a prezentei

Proceduri, în speta 100.000 km, parcursul zilnic al unui astfel de autobuz va fi de maxim 247 km, acest necesar putând fi acoperit cu o încărcare lentă completă pe timp de noapte (în cele 6-8 ore menționate în documentația de atribuire), care ar asigura 150-200 km autonomie, urmând ca diferența până la 247 km să poată fi obținută în cursul unei încărcări sau a două încărcări rapide în timpul zilei, după un program optim pentru operatorul de transport, în funcție de fluxurile de călători din Municipiul Husi, de orele de vârf și de ceilalți factori mențiți să asigure un transport public de calitate cetățenilor acestuia.

Prin urmare, în raport de aceste aspecte și ținând cont de dimensiunile autobuzelor ce fac obiectul prezentei Proceduri și de infrastructura Municipiului Husi, rugăm Consiliul să oblige Autoritatea contractantă la remedierea acestei cerințe, în sensul reducerii autonomiei solicitate de la 300 km la intervalul între 150-200 km, în baza principiului egalității de tratament și proporționalității.

4.4 Cerința privind garanția tehnică. Modificarea cerinței în sensul eliminării noțiunii garanției tehnice de bună execuție din modelul de contract.

Conform modelului de contract, în art. 9.2. se indică faptul că: *Garanția tehnică de bună execuție a Contractului este distinctă de garanția de bună execuție a Contractului de furnizare.*

Aducem în vedere Consiliului că această garanție tehnică de bună execuție nu este reglementată de legislația în vigoare, fiind o cerință care încalcă principiile achizițiilor publice. Mai mult, acest tip de garanție tehnică de bună execuție nu este prevăzut nici în Caietul de sarcini sau Fișa de date, ci doar în propunerea de contract, fiind un instrument de garantare abuziv și excesiv, care trebuie eliminat.

În acest sens, solicităm Consiliului să aibă în vedere inclusiv Decizia CNSC cu nr. 577/2020, atașată în extras în **Anexa nr. 4**, decizie ce a fost adoptată în legătură cu o procedură similară anulată în 2020, în care chiar Subscrisa am solicitat eliminarea cerinței garanției tehnice de bună execuție din contract, CNSC achiesând la această solicitare și pronunțându-se în sensul eliminării acesteia.

Extras din Decizia CNSC, pct. II.3, pag 23-25: *„În contextul de fapt și de drept expus mai sus, Consiliul apreciază că solicitarea suplimentară a unei garanții tehnice de bună execuție, de 10% valoarea contractului, este excesivă în condițiile în care autoritatea contractantă este deja protejată de clauzele asumate de parti, dar și de dispozițiile de drept comun care o apară în cazul în care furnizorul nu își respectă obligațiile contractuale.”*

Deși contractul de achiziție publică este un contract administrativ, iar nu unul de drept privat, pentru ca partile să se afle pe poziție de egalitate, totuși, autoritatea contractantă nu poate institui cerințe și clauze vădit disproportionale față de scopul, necesitatea urmărită a fi satisfăcută prin atribuirea

contractului în discuție, și de natura a rupe echilibrul contractual dintre partile contractante.

Orice contract cu o entitate publică cuprinde clauze ce pot fi considerate excesive pentru particulari, data fiind calitatea aparteninței beneficiarului și destinația vizând interesul public al contractului, însa aceste clauze nu trebuie să excedă limitelor legii și să intre în sfera celor abuzive.

Jurisprudența invocată de autoritatea contractantă în susținere, observă Consiliul, face referire la aspecte diferite de cele a caror verificare de legalitate a fost realizată mai sus.

Pe cale de consecință, critica analizată va fi admisă, autoritatea contractantă urmând a elimina, din prevederile contractuale, pe cele la garanția tehnică de bună execuție.

Prin Decizia CNSC nr. 577/2020 s-a stabilit în mod clar, pentru o situație identică, ca această garanție tehnică **este vadit disproportionată și abuzivă, neputând fi încadrată în tipul de clauze exorbitante permise de particularitățile procedurilor de achiziții publice.**

În plus, aducem în vedere Consiliului faptul că Subscrisa am solicitat oferta cu privire la garanția tehnică de bună execuție de la societăți de asigurare și bănci în mai multe rânduri, iar răspunsul primit de fiecare dată a fost în sensul că nu există un astfel de produs în portofoliul acestora, astfel încât nu poate fi emis un astfel de instrument de garantare și mai ales pentru o perioadă atât de lungă, respectiv pe toată perioada de garanție a autobuzelor.

Separat, aducem în vederea Consiliului că există deja instrumente de garantare distincte de garanția de bună execuție și garanția tehnică a produselor care protejează în mod eficient interesele Autorității contractante, legea oferindu-i multiple parghii necesare pentru asigurarea respectării de către furnizor a tuturor obligațiilor contractuale, inclusiv bazate pe dreptul comun care prevede expres ca:

Art. 1.350 din Codul Civil

(1) *Orice persoană trebuie să își execute obligațiile pe care le-a contractat.*

(2) *Atunci când, fără justificare, nu își îndeplinește această îndatorire, ea este răspunzătoare de prejudiciul cauzat celeilalte părți și este obligată să repare acest prejudiciu, în condițiile legii.*

În acest context, dublat de garanția de bună execuție și de garanția tehnică a produselor pentru minim 500.000 km parcursi de la data punerii în exploatare sau minim 5 ani pentru autobuz în ansamblu, precum și minim 8 ani pentru unele subansamble, solicitate în mod clar și expres prin documentația de atribuire (Caietul de sarcini, pag. 24-25), inserarea unor clauze suplimentare în modelul de

contract care ar sustine o garantie tehnica de buna executie a produselor sunt cu atat mai mult contrare legii si principiilor achizitiilor publice, astfel ca solicitam Consiliului sa oblige Autoritatea contractanta la eliminarea acestui instrument de garantare vadit disproportionat si abuziv.

Prin urmare, in raport de aceste aspecte si pentru a inlatura orice eroare de interpretare, solicitam Consiliului sa oblige Autoritatea contractanta la remedierea documentatiei de atribuire, in sensul eliminarii art. 9.2 referitor la « garantia tehnica de buna executie » din documentatia de atribuire (modelul de contract), dat fiind ca un astfel de instrument este contrar legii si nu poate fi constituit.

4.5 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.

In acest sens, invederam Consiliului ca, intr-o alta procedura recenta, organizata de Municipiul Sfantu Gheorghe¹⁹, 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.ro, prin care au fost contestate motive similare de nelegalitate, Autoritatea contractanta a luat decizia anularii procedurii, dat fiind ca, in urma analizei solicitarilor de clarificari si contestatiilor depuse, a considerat ca „nu exista alta posibilitate de remediere decat anularea procedurii in cauza, avand in vedere ca modificarile/ajustarile care ar trebui aduse documentatiei de atribuire/caietului de sarcini ca urmare a celor invocate de operatorii economici interesati, ar modifica in mod substantial documentatia/cerintele/criteriile initiale, si ar afecta in mod esential principalele specificatii tehnice, care au fost stabilite initial. Prin urmare, consideram ca, se impune reanalizarea cerintelor/criteriilor/specificatiilor stabilite in cadrul unui caiet de sarcini reformulat.”

5. CONCLUZIE

Pentru toate argumentele invedate 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 21.03.2022).

In drept:

- Legea nr. 98/2016 privind achizitiile publice („Legea 98/2016”).

¹⁹ <https://www.e-licitatie.ro/pub/procedure/view/100180301/>

MUŞAT & ASOCIAȚII

Societate de Avocați

- Hotărârea de Guvern nr. 395/2016 privind Normele metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice din 02.06.2016 („HG 395/2016”).
- Legea nr. 101/2016 privind remediile și caile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului National de Solutionare a Contestatiilor („Legea 101/2016”).
- Celelalte acte normative indicate/citate în prezenta Contestatie.

Probe: înscrisuri.

În susținerea celor menționate în cuprinsul prezentei Contestatii, înțelegem să ne folosim de documentele și informațiile constituind documentația de atribuire, înscrisuri care urmează a fi transmise Consiliului, în copie, ca parte a dosarului de achiziție publică, potrivit dispozițiilor art. 18 și 19 din Legea nr. 101/2016.

Mai mult, solicităm Consiliului să oblige Autoritatea contractantă la a transmite odată cu dosarul achiziției publice, inclusiv „Planul de Mobilitate Urbana” și studiul de oportunitate/nota de fundamentare în baza căreia s-a organizat și inițiat prezenta Procedura.

De asemenea, depunem alăturat, următoarele:

1. **Anexa nr. 1** – Caietul de sarcini;
2. **Anexa nr. 2** – Fișa de date;
3. **Anexa nr. 3** – Extras din modelul de contract;
4. **Anexa nr. 4** – Extras din Decizia CNSC nr. 577/2022;
5. **Anexa nr. 5** – Anexa nr. 6 din Strategie de încărcare;
6. **Anexa nr. 6** – Extras din Caietul de sarcini al procedurii de atribuire privind achiziția serviciilor de transport public local din Municipiul Husi;
7. **Imputernicire avocătială**, în original.

Cu deosebită considerație,

ANADOLU AUTOMOBIL ROM S.R.L.

Prin MUSAT & ASOCIAȚII S.P.A.R.L.

Av. Iulian Popescu – Avocat Asociat

Av. Ana Maria Abrudan – Avocat colaborator coordonator

