RTPR

Către: Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor (CNSC)
Adresa: București, str. Stavropoleos nr. 6, Sector 3

Spre știința: Municipiul București
Adresa: București, bd. Regina Elisabeta nr. 47, Sector 5

REF: contestație documentație de atribuire achiziție având ca obiect *Achiziționarea a 79 tramvaie noi de 36 m în cadrul proiectelor "Modernizarea sistemului de transport public cu tramvaiul de la nivelul Municipiului București" si "Extinderea rețelei de tramvai pe artera de circulație Prelungirea Ghencea"*, inițiată prin anunțul de participare [CN1098080] publicat în SEAP

Radu Tărăcilă Pădurari Retevoescu SCA

Charles de Gaulle Plaza, etaj 5
Piața Charles de Gaulle, nr. 15
011857, Sector 1, București, România

Tel. +40 31 405 7777
Fax +40 31 405 7778

alexandru.stanoiu@rtpr.ro
serban.nitulescu@rtpr.ro

C.N.S.C.
CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR
16. NOV. 2026
INTRARE NR. 86547

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
DIRECȚIA GENERALĂ
ACHIZIȚII PUBLICE
16 NOV 2026
INTRARE / IEȘIRE NR. 195389

STIMATĂ DOAMNĂ/ STIMAT DOMN,

Societatea, **ŠKODA TRANSPORTATION a.s.,** entitate supusă legilor din Republica Cehă, Emila Škody 2922/1, Jižní Předměstí 301 00 Plzeň, Republica Cehă, număr de identificare 626 23 753 (**ŠKODA** sau **Societatea**), **în calitate de Contestatoare**

reprezentată convențional de Radu Tărăcilă Pădurari Retevoescu SCA, în temeiul împuternicirii avocațiale pe care o atașăm în **Anexa nr. 1**, având sediul în Piața Charles de Gaulle, nr. 15, etaj 5, Sector 1, cod poștal 011857, București, fax 031 405 77 78, **pe care în temeiul art. 158 C.proc.civ. îl alegem pentru comunicarea actelor de procedură în prezenta cauză**, persoanele însărcinate cu primirea corespondenței fiind avocații Alexandru Stănoiu și Șerban Nițulescu,

în contradictoriu cu

Municipiul București, cu sediul în București, Bd. Regina Elisabeta, nr. 47, Sector 5, cod poștal 050013, telefon 021-305.55.00, cod de înregistrare fiscală 4267117, reprezentat prin Primarul General, **în calitate de Autoritate Contractantă**

în temeiul art. 8 din *Legea 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor* **(Legea nr. 101/2016)** formulăm prezenta

CONTESTAȚIE

la procedura de achiziție *„Licitație deschisă”* având ca obiect *Achiziționarea a 79 tramvaie noi de 36 m în cadrul proiectelor "Modernizarea sistemului de transport public cu tramvaiul de la nivelul Municipiului București" si "Extinderea rețelei de tramvai pe artera de circulație Prelungirea Ghencea"*, cu o valoare totală estimată de 1.404.891.774,87 RON, inițiată prin anunțul de participare [CN1098080] publicat în SEAP (www.e-licitatie.ro) la 5 noiembrie 2026, având număr de publicare în JOUE 769893-2026 **(Procedura de Atribuire)** prin care solicităm CNSC ca prin decizia pe care o va pronunța să dispună:

1. Suspendarea Procedurii de Atribuire până la data soluționării prezentei contestații, în temeiul dispozițiilor art. 22 și art. 23 din Legea nr. 101/2016

2. În principal, să constate neconformitatea Documentației de Atribuire (caietul de sarcini precum și restul documentelor publicate de Autoritatea Contractantă în SEAP drept documentație de atribuire – **Documentația de Atribuire** – Anexa nr. 2) și, pe ca cale de consecință să dispună remedierea acesteia prin eliminarea/ amendarea cerințelor/ specificațiilor nejustificate și/ sau nelegale, astfel cum este detaliat în cuprinsul prezentei contestații, în tot cuprinsul Documentației de Atribuire unde se face referire la acestea

3. În subsidiar, în măsura în care remedierea viciilor Documentației de Atribuire nu este posibilă, solicităm anularea Procedurii de Atribuire în raport de prevederile art. 26 alin. (7) din Legea nr. 101/2016

Pentru următoarele:

MOTIVE

1. SITUAȚIA DE FAPT RELEVANTĂ.

[1] **ŠKODA TRANSPORTATION este un nume de referință în industria europeană a tramvaielor**. Asociat cu o tradiție inginerească solidă și cu dezvoltarea unor soluții moderne pentru transportul public urban. Societatea se înscrie în ecosistemul industrial Škoda Group, a cărui experiență reunește proiectarea, producția și întreținerea vehiculelor de transport public. Portofoliul de tramvaie al grupului și prezența acestora în numeroase rețele europene susțin

profilul unui producător consacrat, cu o capacitate tehnică demonstrată prin proiecte realizate pentru beneficiari din mai multe state[1].

[2] Anvergura europeană a acestei experienţe este ilustrată de tramvaiele din familia ForCity, produse şi livrate în mai multe ţări, respective Republica Cehă, Finlanda, Germania, Slovacia, Letonia şi Ungaria. Diversitatea acestor referinţe evidenţiază capacitatea de a răspunde unor cerinţe de exploatare şi unor configuraţii de reţea diferite. Prestigiul mărcii se sprijină, astfel, nu numai pe tradiţia sa industrială, ci şi pe utilizarea efectivă a vehiculelor sale în transportul public european.

[3] Un exemplu relevant este proiectul ForCity SMART pentru Tampere, Finlanda. Operatorul local a apreciat explicit fiabilitatea tramvaielor în exploatare, în contextul unei comenzi suplimentare[2].

[4] Aceste referinţe, indicate doar cu titlu exemplificativ, conturează imaginea unui producător european respectat, cu experienţă internaţională şi cu un portofoliu de tramvaie moderne, de înalt nivel tehnologic.

[5] **Procedura de achiziţie publică iniţiată de Municipiul Bucureşti.** Urmare a aprobării Proiectului *Extinderea reţelei de tramvai pe artera de circulaţie Prelungirea Ghencea*, contractat pentru finanţare prin Programul Regional Bucureşti-Ilfov 2021 – 2027, Municipiul Bucureşti a iniţiat, la data de 5 noiembrie 2026, prin publicarea în SEAP a Anunţului de participare CN10980080 (publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sub nr. 769893-2026) procedura de achiziţie având ca obiect *Achiziţionarea a 79 tramvaie noi de 36 m în cadrul proiectelor "Modernizarea sistemului de transport public cu tramvaiul de la nivelul Municipiului Bucureşti" si "Extinderea reţelei de tramvai pe artera de circulaţie Prelungirea Ghencea"*.

[6] Cu această ocazie a fost publicată şi documentaţia de atribuire aferentă acestei proceduri de achiziţie, cuprinzând documentele *[CN1098080/00001] Instructiuni_ofertanti_FisaDate_DF1284408*, *[CN1098080/00004] Formular propunere tehnica 79 tramvaie 36m rev1*, *[CN1098080/00005] Modele Formulare Tramvaie rev1*, *[CN1098080/00006] CS 79 tramvaie rev1 [CN1098080/00007] Proiect contract rev1 şi [CN1098080/00008] DUAE_CERERE_385808* (depusă în **Anexa nr. 2**). Parcurgând conţinutul acesteia şi, în special, pe cel al *Caietului de sarcini pentru procedura de atribuire a contractului de furnizare tramvaie noi de 36m din cadrul proiectelor: Modernizarea sistemului de transport public cu tramvaiul de la nivelul Municipiului Bucureşti şi Extinderea reţelei de*

---

[1] Depunem un catalog de prezentare în **Anexa nr. 3**
[2] Depunem în **Anexa nr. 4** comunicatul de presă relevant

tramvai pe artera de circulație Prelungirea Ghencea (**Caietul de Sarcini**), Societatea a constatat caracterul vădit nelegal al acesteia, motiv pentru a ales să formuleze prezenta contestația.

[7] Totodată, existența cazului bine justificat și a pagubei iminente determină cu necesitate luarea măsurii suspendării Procedurii de Atribuire până la soluționarea prezentei contestații.

2. SUSPENDAREA PROCEDURII DE ATRIBUIRE.

[8] În temeiul dispozițiilor art. 22 și art. 23 din Legea nr. 101/2016 solicităm CNSC să dispună suspendarea procedurii de achiziție având ca obiect *Achiziționarea a 79 tramvaie noi de 36 m în cadrul proiectelor "Modernizarea sistemului de transport public cu tramvaiul de la nivelul Municipiului București" si "Extinderea rețelei de tramvai pe artera de circulație Prelungirea Ghencea"*, inițiată prin anunțul de participare [CN1098080] publicat în SEAP.

[9] Din analiza prevederilor 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.

2.1. Condiția cazului temeinic justificat.

[10] Noțiunea de *cazuri bine justificate* este definită la art. 2 lit. t) din Legea nr. 554/2004 astfel:

„t) cazuri bine justificate - împrejurările legate de starea de fapt și de drept, care sunt de natură să creeze o îndoială serioasă în privința legalității actului administrativ;"

[11] Noțiunea de *„îndoială serioasă"* reprezintă corespondentul în dreptul național al unei condiții general întâlnite în materia măsurilor provizorii, denumită în doctrina europeană *fumus boni iuris*.

[12] Aceasta presupune ca aparența de nelegalitate să rezulte, la prima vedere (*prima facie*), din probele și raționamentele prezentate. În speță, condiția cazului temeinic justificat este îndeplinită prin criticile de nelegalitate dezvoltate pe fondul prezentei contestații, pe care solicităm Consiliului să le aibă în vedere la analiza condițiilor privind suspendarea.

[13] Acestea evidențiază cerințe restrictive, care limitează nejustificat accesul operatorilor economici la procedură, precum și cerințe lipsite de claritate și de fundamentare, care împiedică elaborarea unor oferte comparabile.

[14] Analizate împreună, aceste deficiențe creează obstacole în calea unei concurențe efective și favorizează nejustificat anumiți operatori economici. Prin urmare, criticile formulate conturează, încă de la o examinare preliminară, o îndoială serioasă asupra legalității Documentației de Atribuire, suficientă pentru îndeplinirea condiției analizate.

[15] Suplimentar, suspendarea se impune pentru a asigura desfășurarea procedurii în condiții de legalitate și aplicarea efectivă a criteriului de atribuire *„cel mai bun raport calitate-preț"*. Continuarea procedurii pe baza unor cerințe restrictive și nejustificate compromite selecția unei oferte care să răspundă acestui criteriu și obiectivului utilizării economice și eficiente a fondurilor publice. În consecință, având în vedere ansamblul argumentelor expuse privind restrângerea artificială a concurenței, dar și încălcarea celorlalte norme juridice, apreciem că este îndeplinită condiția existenței unui caz temeinic justificat.

2.2. Condiția pagubei iminente.

[16] Noțiunea de *pagubă iminentă* este definită la art. 2 lit. ș) din Legea nr. 554/2004 astfel:

> *„pagubă iminentă - prejudiciul material viitor și previzibil sau, după caz, perturbarea previzibilă gravă a funcționării unei autorități publice sau a unui serviciu public;"*

[17] În ceea ce privește existența pagubei iminente, apreciem că și această condiție este pe deplin îndeplinită. Art. 23 din Legea nr. 101/2016, coroborat cu art. 2 alin. (1) lit. ș) din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, are în vedere prevenirea pagubei, nu existența unui prejudiciu deja produs. Prin prezenta contestație se urmărește tocmai evitarea producerii unui prejudiciu în patrimoniul Contestatoarei și al operatorilor împiedicați să participe la Procedura de Atribuire, ca urmare a cerințelor nelegale și nejustificate care restrâng concurența și favorizează sau dezavantajează nejustificat anumiți operatori economici.

[18] Paguba pentru Contestatoare este iminentă, deoarece continuarea Procedurii de Atribuire în condițiile actuale ar limita efectiv participarea operatorilor economici. Totodată, ar afecta grav interesul public urmărit de Autoritatea Contractantă, prin excluderea de la competiție a unor potențiali ofertanți în temeiul unor cerințe care favorizează nejustificat o anumită categorie de operatori economici.

[19] Interesul legitim al Contestatoarei de a solicita suspendarea Procedurii de Atribuire este justificat de necesitatea prevenirii unei pagube în patrimoniul propriu. Menținerea cerințelor contestate pune în pericol șansa ca oferta sa să fie declarată admisibilă și, ulterior, câștigătoare, afectând posibilitatea de a obține atribuirea contractului.

[20] În consecință, continuarea Procedurii de Atribuire fără suspendare ar prejudicia Contestatoarea prin lipsirea sa de o șansă reală de a participa și de a câștiga contractul de achiziție publică.

2.3. Singura cale de continuare a Procedurii de Atribuire în condiții de legalitate impune temporizarea acesteia prin admiterea cererii de suspendare, măsură ce apără interesele tuturor participanților și, cu precădere, interesul public.

[21] Obiectul contestației îl constituie însăși Documentația de Atribuire, care nu asigură o concurență reală și condiții egale de participare pentru operatorii economici, întrucât cuprinde cerințe restrictive, nelegale și nejustificate. În aceste condiții, apreciem că, în temeiul art. 23 din Legea nr. 101/2016, se impune suspendarea Procedurii de Atribuire, pentru protejarea atât a intereselor potențialilor ofertanți, cât și a interesului public.

[22] Autoritatea Contractantă urmărește atribuirea contractului de achiziție publică operatorului economic a cărui ofertă obține cel mai bun punctaj. Realizarea acestui obiectiv presupune o competiție efectivă între ofertele depuse. Tocmai în acest scop, Legea nr. 98/2016 impune Autorității Contractante să acorde operatorilor economici un tratament egal și nediscriminatoriu, să acționeze transparent și proporțional și să întocmească o documentație care să nu restrângă artificial concurența.

[23] În sensul legii, există o restrângere artificială a concurenței atunci când achiziția sau elementele acesteia sunt concepute ori structurate cu scopul de a favoriza sau dezavantaja în mod nejustificat anumiți operatori economici. Respectarea legalității pe parcursul întregii proceduri urmărește, în cele din urmă, protejarea resurselor publice în beneficiul cetățenilor.

[24] Prin urmare, continuarea Procedurii de Atribuire înainte de verificarea criticilor privind Documentația de Atribuire ar afecta atât interesele Contestatoarei și ale celorlalți potențiali ofertanți, cât și interesul public urmărit de Autoritatea Contractantă. Suspendarea permite examinarea acestor critici înainte ca cerințele contestate să producă efecte asupra participării și evaluării ofertelor.

[25] Pentru aceste motive, vă solicităm admiterea cererii și suspendarea Procedurii de Atribuire până la soluționarea definitivă a prezentei Contestații.

3. MOTIVELE DE NELEGALITATE ALE DOCUMENTAȚIEI DE ATRIBUIRE | CONSIDERENTE GENERALE.

[26] După cum am anticipat încă din petitul prezentei contestații, Documentația de Atribuire cuprinde o serie de specificații/ cerințe care contravin normelor legale (**Specificațiile Nelegale**).

[27] Acestea contravin unei volum considerabil de norme legale, printre care cele privind concurența în achizițiile publice, a căror încălcare conduce la favorizarea nejustificată a anumitor operatori

economici, principiile nediscriminării, tratamentului egal, transparenței, proporționalității, normelor legale cu privire la redactarea specificațiilor etc.

[28] Pentru a facilita parcurgerea materialului şi a nu mai relua de fiecare dată prezentarea normelor relevante încălcate, vom reda mai jos câteva considerente teoretice cu privire la normele relevante din materia concurenței în achizițiile publice, care sunt cel mai frecvent încălcate prin Specificațiile Nelegale:

[29] Scopul final al procedurilor de achiziție publică este crearea unui mediu concurențial prin care operatorii economici, în număr cât mai mare, să își poată prezenta ofertele autorității contractante, care să selecteze cea mai bună ofertă, după criterii anterior stabilite. În acest mod, se asigură satisfacerea interesului public.

[30] În vederea realizării acestui deziderat Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice (**Legea nr. 98/2016**) a reglementat prin dispozițiile art. 2 alin. (2) principiile nediscriminării şi tratamentului egal.

[31] În continuare, dat fiind scopul de asigurare a mediului concurențial, Legea nr. 98/2016 a dedicat acestui aspect şi un text de lege specific, respectiv art. 50 potrivit căruia:

„(1) Autoritățile contractante nu vor concepe sau structura achizițiile ori elemente ale acestora cu scopul exceptării acestora de la aplicarea dispozițiilor prezentei legi ori al restrângerii artificiale a concurenței.

(2) 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 anumiți operatori economici."

[32] Legiuitorul, în materia achizițiilor publice, are o preocupare deosebită cu privire la asigurarea liberei concurențe, aspect ce rezultă şi din dispozițiile art. 58 potrivit cărora:

„Pe parcursul aplicării procedurii de atribuire, autoritatea contractantă are obligația de a lua toate măsurile necesare pentru a preveni, identifica şi remedia situațiile de conflict de interese, în scopul evitării denaturării concurenței şi al asigurării tratamentului egal pentru toți operatorii economici."

[33] Mai mult Legea nr. 98/2016 impune condiția asigurării concurenței şi prin raportare la conținutul concret al specificațiilor tehnice, relevante fiind dispozițiile art. 155 alin. (6) potrivit cărora:

*„Specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și **nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.**"*

[34] Soluții identice sunt consacrate și de legislația secundară în materie, care reglementează chiar obligația de diligență constantă pentru autoritatea contractantă de a asigura libera concurență. În acest sens sunt relevante dispozițiile art. 1 alin. (2) din *Norme Metodologice din 2016 de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice* aprobate prin HG nr. 195/2016 **(Normele Metodologice)** potrivit cărora:

*„Pe parcursul aplicării procedurii de atribuire, autoritatea contractantă are obligația de a lua 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.**"*

[35] Textele de lege de mai sus, vor fi denumite în mod colectiv **Normele Relevante privind Concurența.**

[36] În absența unei concurențe libere și efective, procedura de achiziție publică ar fi golită de însăși rațiunea sa de a exista, transformându-se dintr-un mecanism de confruntare reală a ofertelor, destinat identificării celei mai avantajoase soluții pentru satisfacerea interesului public, într-un simplu instrument de validare formală a unei opțiuni prestabilite, în detrimentul utilizării eficiente a fondurilor publice.

[37] Înaintea analizării punctuale a caracterului nelegal al fiecărei specificații, se impune o ultimă mențiune și anume:

[38] Municipiul București a inițiat o procedură de achiziție și o Documentație de Atribuire care pare a fi fost proiectată să favorizeze un anumit potențial ofertant, urmărind sau măcar acceptând ca efect direct, eludarea normelor legale din materia achizițiilor publice, astfel încât contractul să fie atribuit către operatorul economic favorit, și anume Astra Vagoane Călători SA (**Astra Vagoane**), respectiv operatorul căruia i-a mai fost atribuit un contract de furnizare tramvaie de către Municipiul București – Anexa nr. 5.

[39] Astfel, Astra Vagoane este singurul operator economic care are în portofoliu/ oferta tehnică tramvaie de serie (tramvaiele *Imperio Metropolitan*) care îndeplinesc întocmai, în majoritate covârșitoare, cerințele din Caietul de Sarcini, aspect care descurajează alți ofertanți în a participa la procedură având în vedere cerințele restrictive și specifice solicitate prin

Documentația de Atribuire, care solicită parametrii exacți ai tramvaielor deja existente și aflate în uz în București.

4. LUNGIMEA TRAMVAIULUI DE EXACT 36 M STABILITĂ PRIN DOCUMENTAȚIA DE ATRIBUIRE ESTE O SPECIFICAȚIE CARE RESTRÂNGE, ÎN MOD NEJUSTIFICAT CONCURENȚA | ASTRA VAGOANE ESTE SINGURUL OPERATOR ECONOMIC CE ARE UN TRAMVAI DE SERIE CU ACEASTĂ LUNGIME.

[40] Prin Documentația de Atribuire se repetă, în mod obsesiv, că lungimea exactă pe care tramvaiele, obiect al Procedurii de Atribuire trebuie să o aibă este de 36 m. Chiar și titlul Procedurii de Atribuire menționează această lungime.

[41] Nu există niciun motiv indicat prin Caietul de Sarcini sau alt document parte al Documentației de Atribuire pentru care tramvaiele ar trebui să aibă această lungime exactă, fără o marjă variabilă, de exemplu, de cel puțin 0,5 m. Chiar și numai din perspectiva procesului de fabricație și a abaterilor dimensionale inerente acestuia, practica tehnică impune stabilirea unor toleranțe pentru lungimea tramvaiului. Din punct de vedere tehnic, nu poate fi garantată realizarea și livrarea unui produs cu o dimensiune absolut exactă, fără nicio abatere admisibilă.

[42] Distinct de aceste toleranțe de fabricație, stabilirea unui interval admisibil de lungime permite o anumită flexibilitate în configurarea tramvaiului, deschizând astfel posibilitatea ofertării mai multor soluții tehnice echivalente.

[43] Această lungime a tramvaiului definită în mod exact, fără a permită ofertantului înscrierea într-o anumită marjă este nejustificată și conduce la restrângerea concurenței, încălcând Normele Relevante privind Concurența.

[44] **În primul rând**, faptul că tramvaiele se fabrică la comandă, în configurații adaptate cerințelor și infrastructurii fiecărui oraș, nu înseamnă că fiecare comandă presupune proiectarea unui vehicul de la zero sau că orice modificare dimensională poate fi realizată fără consecințe economice.

[45] Adaptarea se poate întemeia pe platforme constructive existente, cu module, boghiuri și componente deja dezvoltate și validate. De exemplu, Siemens prezintă familia Avenio ca pe un ansamblu modular de sisteme și componente consacrate, configurabil în funcție de infrastructura și necesarul de transport al beneficiarului(Anexa nr. 6). Tocmai reutilizarea acestor soluții permite concilierea personalizării cu eficiența industrială. Producția la comandă nu echivalează, așadar, cu o libertate nelimitată de modificare a fiecărei dimensiuni, cu niște costuri nesemnificative, și fără a fi necesară obținerea unei noi omologări de tip.

[46] Din punct de vedere tehnic, lungimea totală nu este un parametru izolat, ci aceasta rezultă din configurația tronsoanelor, articulațiilor și extremităților vehiculului, în corelație cu amplasarea boghiurilor[3]. De exemplu, producătorul Siemens[4] ilustrează această interdependență prin module sprijinite pe boghiuri și, pentru varianta multiarticulată, prin module intermediare suspendate între tronsoanele cu boghiuri.

[47] În consecință, impunerea lungimii de exact 36 m poate necesita, în funcție de platforma ofertată, modificarea, chiar substanțială, a structurii unor tronsoane, reconfigurarea spațiilor și echipamentelor, precum și verificări suplimentare privind rezistența, distribuția maselor și înscrierea în curbe.

[48] Astfel, impunerea acestei specificații diminuează considerabil rentabilitatea participării și descurajează ofertarea, avantajând economic platformele care corespund deja lungimii solicitate, fără ca diferența să reflecte neapărat o superioritate funcțională.

[49] **În al doilea rând,** în lipsa demonstrării unei necesități tehnice concrete care să impună tocmai această dimensiune, iar nu un interval de lungimi compatibil cu infrastructura și cu performanțele solicitate, o asemenea sarcină este disproporționată în raport cu scopul achiziției, contrar art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016.

[50] Nu personalizarea justificată a tramvaiului este criticabilă, ci obligarea operatorului economic să suporte un cost suplimentar de proiectare și fabricație exclusiv pentru atingerea unei valori dimensionale rigide, fără un beneficiu funcțional demonstrat.

[51] **În al treilea rând,** se impune să arătăm că specificațiile tehnice din materia procedurilor de atribuire nu pot fi stabilite în mod arbitral de către autoritatea contractantă, ci aceste specificații pot fi stabilite exclusiv în condițiile art. 156 alin. (1) din Legea nr. 98/2016[5], adică fie prin raportare la cerințe de performanță sau cerințe funcționale, fie prin trimiteri la specificații tehnice (diverse standarde a căror ordine de prioritate e stabilită de lege), putând fi acceptate și modalități care combină cele două criterii.

---

[3] Boghiul reprezintă ansamblu de patru roți pe care este articulat șasiul locomotivelor și al vagoanelor și care le permite luarea curbelor (https://dexonline.ro/intrare/Boghiu/97410)

[4] **Anexa nr. 6**

[5] *„Fără a aduce atingere normelor tehnice obligatorii de la nivel național, în măsura în care sunt compatibile cu actele normative adoptate la nivelul Uniunii Europene, specificațiile tehnice se stabilesc în una dintre următoarele modalități:*

a)prin raportare la cerințe de performanță sau cerințe funcționale, inclusiv caracteristici de mediu, cu condiția ca parametrii să fie suficient de preciși pentru a permite ofertanților să determine obiectul contractului și autoritățile contractante să atribuie contractul;

b)prin trimitere la specificații tehnice și, ca ordine de prioritate, la standarde naționale care transpun standarde europene, evaluări tehnice europene, specificații tehnice comune, standarde internaționale, alte sisteme de referință tehnice instituite de către organismele de standardizare europene sau, în lipsa oricărora dintre acestea, la standarde naționale, la agremente tehnice naționale sau specificații tehnice naționale referitoare la proiectarea, calcularea și execuția lucrărilor și la utilizarea produselor; fiecare trimitere este însoțită de mențiunea "sau echivalent";

c)prin raportare la cerințe de performanță sau cerințe funcționale, potrivit lit. a), și prin trimitere la specificațiile tehnice prevăzute la lit. b) ca modalitate de a prezuma conformitatea cu respectivele cerințe de performanță sau cerințe funcționale;

d)prin trimitere la specificațiile tehnice prevăzute la lit. b) pentru unele caracteristici și prin raportare la cerințe de performanță sau cerințe funcționale prevăzute la lit. a) pentru alte caracteristici."

[52] Or, lungimea tramvaiului de 36 m este o specificație care nu respectă dispozițiile art. 156 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, fiind stabilită în mod arbitrar.

[53] În mod evident, parametrii esențiali pentru stabilirea lungimii vagonului care se traduc în veritabile cerințe funcționale sunt capacitatea de pasageri și infrastructura disponibilă. Astfel, Autoritatea Contractantă ar fi trebuit să impună ofertanților îndeplinirea acestor cerințe, care sunt în mod clar de neschimbat (gabaritul de trecere liberă în Bucuresti pentru infrastructura și Studii de fezabilitate și Analize cost-beneficiu pentru capacitatea minimă de transportare, dacă ultimele există), lăsând la latitudinea lor care este dimensiunea exactă pe care o va avea tramvaiul sub rezerva îndeplinirii cerințelor amintite.

[54] Desigur, Autoritatea Contractantă putea stabili inclusiv o marjă variabilă de lungime. Cu această ocazie, arătăm că aceasta este practica la nivelul european în materia procedurilor de atribuire a contractelor de furnizare a tramvaielor.

[55] Cu titlu exemplificativ redăm mai jos datele relevante:

Oraș în care a avut loc procedura de atribuire	Specificația privind lungimea tramvaiului
Praga	28 – 32 m
Bonn	26 – 30 m
Sofia	28 – 33 m
Kassel	până la 30 m
Pilsen	28 – 33 m
București	fix 36 m

[56] Atașăm în **Anexa nr. 7** înscrisurile relevante privind procedurile de atribuire amintite mai sus[6].

[57] Aceeași este situația și în materia procedurilor de atribuire a contractelor de furnizare tramvaie din România, astfel cum rezultă din tabelul de mai jos:

Oraș în care a avut loc procedura de atribuire	Specificația privind lungimea tramvaiului
Iași	19 – 22 m

[6] Aceste proceduri de atribuire pot fi consultate și pe portalul oficial al Uniunii Europe dedicat achizițiilor publice europene (www.ted.europa.eu) la urmatoarele adrese URL https://ted.europa.eu/ro/notice/-/detail/62619-2026 , https://ted.europa.eu/ro/notice/-/detail/286440-2018 , https://ted.europa.eu/ro/notice/-/detail/535357-2025 , https://ted.europa.eu/ro/notice/-/detail/438657-2023 , https://ted.europa.eu/ro/notice/-/detail/466518-2018

Timişoara	18 – 25 m
Ploieşti	18 – 20 m
Craiova	23 – 28 m

[58] Atașăm în **Anexa nr. 8** înscrisurile relevante privind procedurile de atribuire amintite mai sus (*în extras*).

[59] După cum se poate observa, Bucureştiul este singurul oraş din Uniunea Europeană (din cunoştinţele noastre) unde la o procedură de atribuire vizând achiziţionarea unor tramvaie se impune prin caietul de sarcini o lungime exact a acestuia, fără a există nicio justificare pentru solicitarea unei asemenea specificaţii.

[60] **În al patrulea rând,** specificaţia privind lungimea de 36 m a tramvaiului trebuie coroborată cu alte condiţii din Caietul de Sarcini prin care se impune ca tramvaiele furnizate să fie produse de serie, omologate tehnic într-o ţară a Uniunii Europene.

[61] În acest sens, sunt relevante următoarele menţiuni din Caietul de Sarcini de la p. 6:

„Tramvaiele vor fi realizate în construcţie modulară şi cu elemente şi echipamente utilizate la serii mari de fabricaţie. Nu se admit prototipuri, nici pentru tramvaiul în ansamblu şi nici pentru componentele sale."

„Ofertantul va prezenta în oferta tehnică, un tramvai cu podea complet coborâtă de 36m, omologat tehnic de tip într-o ţară a Comunităţii Europene. Ofertantul va prezenta copiile certificatului de omologare tehnică de tip cu anexele aferente în care să fie menţionate explicit marca, tipul şi denumirea comercială a tramvaiului omologat."

„Tramvaiele oferite vor fi produse de serie."

[62] Coroborate, aceste cerinţe înseamnă că ofertantul nu se poate limita la asumarea obligaţiei de a proiecta şi fabrica ulterior un tramvai cu lungimea de 36 m, ci trebuie să prezinte încă din oferta tehnică un tip de tramvai care îndeplineşte această dimensiune şi pentru care poate depune certificatul de omologare solicitat.

[63] În consecinţă, operatorul economic trebuie fie să dispună deja în portofoliul său de un asemenea tip de tramvai, omologat şi produs de serie, fie să adapteze un tip existent, cu condiţia ca varianta rezultată să îndeplinească, la momentul cerut prin documentaţie, inclusiv cerinţele privind omologarea şi caracterul de produs de serie.

[64] Simpla existență a unei platforme care ar putea fi modificată ulterior nu este, prin ea însăși, suficientă pentru satisfacerea cumulativă a condițiilor citate.

[65] Așadar, documentația nu permite ofertantului să propună doar un proiect nou, conceput de la zero pentru această achiziție, urmând ca primul vehicul să fie construit și omologat după atribuirea contractului, deoarece o asemenea abordare nu ar satisface cerința prezentării în ofertă a unui tip deja omologat și interdicția expresă a prototipurilor.

[66] Prin urmare, lungimea exactă de 36 m nu funcționează ca un obiectiv justificat de atins pe parcursul executării contractului, ci, împreună cu celelalte cerințe, limitează soluțiile pe care operatorii economici le pot propune încă de la depunerea ofertelor.

[67] Desigur, această cerință nu face decât să îl favorizeze pe operatorul economic care are deja în operare cu Autoritatea Contractantă tramvaie cu exact aceste specificații, și anume Astra Vagoane.

[68] Conform informațiilor publice disponibile, acesta este singurul operator economic care dispune de tramvaie de serie, omologate, cu aceeași lungime ca cea prevăzută în Documentația de Atribuire, fiind vorba de tramvaiele modelul *Imperio Metropolitan* care are o lungimea de 36 m.

[69] Reiterăm că tramvaiele *Imperio Metropolitan* produse de Astra Vagoane au mai fost de asemenea achiziționate de Municipiul București în cadrul unei alte proceduri de atribuire, organizate la nivelul anului 2018 (**Procedura de Atribuire din 2018**) – a se vedea documentele depuse în **Anexa nr. 9**

[70] Lungimea de 36 m a tramvaielor *Imperio Metropolitan* produse de Astra Vagoane este confirmată de o serie considerabilă de articole de presă, dar și de Anexa nr. 1 la HCGMB nr. 690/03.12.2022 prin care au fost predate tramvaie marca *Imperio Metropolitan* – **Anexa nr. 10**

[71] Pentru claritate, redăm mai jos un tabel care ilustrează dimensiunea tramvaielor, produse de serie ale diferiților producători, din care rezultă că Astra Vagoane este singurul care are aceeași lungime ca cea din Procedura de Atribuire:

Producător, model, locul furnizării	Lungimea tramvaiului
Siemens Avenio, Copenhagen	36,9 m
Siemens Combino, Almada	36,36 m
Alstom Regio Citadis, RandstadRail	36,5 m

Siemens ULF long version, Viena	35,47 m
Astra Imperio	36 m

[72] Depunem în **Anexa nr. 11** înscrisuri care confirmă informațiile din tabelul de mai sus.

5. TERMENUL EXTREM DE SCURT DE LIVRARE STABILIT PRIN DOCUMENTAȚIA DE ATRIBUIRE RESTRÂNGE ÎN MOD NEJUSTICAT CONCURENȚA.

[73] Prin Caietul de Sarcini se impune ca livrarea tuturor celor 79 de tramvaie să aibă loc într-o perioadă de 28 de luni.

[74] Caracterul restrictiv al termenului de 28 de luni nu poate fi apreciat în mod izolat, ci trebuie analizat în raport cu volumul achiziției — 79 de tramvaie — și cu ansamblul condițiilor impuse prin Caietul de Sarcini.

[75] Reiterăm că nu este vorba despre simpla livrare a unor bunuri disponibile în stoc, ci despre realizarea unei serii de vehicule complexe, care trebuie să îndeplinească simultan cerințele constructive, funcționale și de siguranță solicitate.

[76] Fabricarea unor asemenea tramvaie presupune un efort industrial și de inginerie substanțial, care nu poate fi redus la asamblarea rapidă a unor componente standard.

[77] Atunci când platforma existentă trebuie adaptată la configurația solicitată, aceste activități se adaugă operațiunilor de fabricație, integrare a echipamentelor și verificare a vehiculului rezultat.

[78] Dificultatea este amplificată de cerința ca tramvaiul ofertat să aibă exact 36 m, să fie produs de serie și să fie deja omologat tehnic de tip, în condițiile prezentării certificatului încă din oferta tehnică. Astfel cum am arătat în secțiunea precedentă, Astra Vagoane este singurul operator identificat care dispune de un tramvai de serie, deja omologat, cu lungimea de 36 m și care îndeplinește celelalte cerințe impuse cumulativ.

[79] Pentru ceilalți producători, dificultatea nu constă, așadar, doar în organizarea livrărilor. Aceștia trebuie mai întâi să depășească obstacolul adaptării și al demonstrării conformității unei soluții tehnice, fără a putea amâna pentru executarea contractului îndeplinirea condițiilor cerute deja la ofertare.

[80] Prin urmare, termenul de livrare produce un efect concurențial asimetric, respectiv: pentru operatorul care dispune deja de configurația solicitată, acesta privește în principal organizarea

producției și livrarea seriei, în timp ce, pentru ceilalți, se suprapune unor cerințe care limitează încă de la ofertare posibilitatea de a propune o soluție alternativă. Chiar presupunând că un alt producător ar putea satisface condițiile de participare, comprimarea calendarului poate impune mobilizarea accelerată a resurselor și asumarea unor riscuri suplimentare de aprovizionare, fabricație și verificare.

[81] Aceste sarcini pot descuraja depunerea ofertelor ori se pot reflecta în preț, reducând presiunea concurențială în beneficiul soluției constructive deja disponibile.

[82] În consecință, critica nu privește doar posibilitatea reală de a fabrica (în mod competitiv și în condiții de profit) 79 de tramvaie în 28 de luni, ci și lipsa unei justificări obiective a acestui calendar în raport cu efectul cumulat al condițiilor impuse. Autoritatea Contractantă trebuie să justifice de ce necesitatea sa nu poate fi satisfăcută printr-un calendar de livrare mai puțin restrictiv.

[83] Nu în ultimul rând, este de menționat că simpla prelungire a termenului de livrare nu ar înlătura, de altfel, obstacolul distinct al omologării și al caracterului de produs de serie cerute încă din ofertă. Remedierea trebuie să privească ansamblul acestor condiții, astfel încât termenul să răspundă unei nevoi publice demonstrabile, iar nu să consolideze avantajul operatorului care dispune deja de configurația favorizată prin Caietul de Sarcini.

[84] Cu această ocazie, arătăm că nici în cadrul altor proceduri de atribuire a contractelor de furnizare tramvaie din alte state ale Uniunii Europene nu s-au impus termene atât de restrictive de livrare, ceea ce confirmă că, în realitate, un termen de livrare de doar 28 de luni pentru 79 de tramvaie este o specificație de natură să restrângă în mod nejustificat concurența.

Locul achiziției (număr tramvaie)	Termen de livrare
Praga, Republica Cehă (20 tramvaie)	34 de luni
Bonn, Republica Federală Germană (26 tramvaie)	75 de luni
Mainz, Republica Federală Germană (22 tramvaie)	56 de luni
Kassel, Republica Federală Germană (22 tramvaie)	54 de luni
București, Romania (79 de tramvaie)	28 de luni

[85] Depunem în **Anexa nr. 12** înscrisuri cu privire la procedurile de achiziție amintite mai sus[7].

[7] Aceste proceduri de atribuire pot fi consultate și pe portalul oficial al Uniunii Europe dedicat achizițiilor publice europene (www.ted.europa.eu) la urmatoarele adrese URL https://ted.europa.eu/ro/notice/-/detail/286440-2018 , https://ted.europa.eu/ro/notice/-/detail/86204-2024 , https://ted.europa.eu/ro/notice/-/detail/438657-2023

[86] În acest context, este de menționat că un astfel de termen restrictiv nu a fost stabilit de Municipiul București cu ocazia organizării primei proceduri de atribuire pentru 100 de tramvaie, când termenul de livrare pentru acestea a fost de nu mai puțin de 40 de luni.

[87] Desigur, explicația transpare cu claritate din situația de fapt: Astra Vagoane are deja tramvaiele de serie de 36 m care îndeplinesc specificațiile din Caietul de Sarcini, astfel încât nu mai are mai are nevoie de 40 de luni (cum a fost în cazul procedurii de atribuire anterioare) pentru livrarea acestora.

[88] Pe cale de consecință, și această specificație încalcă Normele Relevante privind Concurența, însă aceasta contravine și principiului proporționalității consacrat de art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016 potrivit căruia autoritatea contractantă poate impune numai acele cerințe, condiții și restricții care sunt adecvate și necesare pentru atingerea unui obiectiv legitim al achiziției și care nu depășesc ceea ce este necesar pentru atingerea acelui obiectiv.

[89] Or, după cum s-a arătat deja, nu există nicio justificare în introducerea acestor specificații în Documentația de Atribuire, acestea fiind de natură să creeze un avantaj competitiv pentru Astra Vagoane, în detrimentul celorlalți potențiali ofertanți.

[90] Depunem în Anexa nr. 13 înscrisuri care confirmă că termenul nu este livrare este total nerealist.

6. TERMENUL PENTRU DEPUNEREA OFERTELOR RESTRÂNGE ÎN MOD NEJUSTIFICAT CONCURENȚA.

[91] Prin Caietul de Sarcini și prin celelalte documente ale documentației de atribuire se impune termenul de 10 decembrie 2026, ca termen limită până la care trebuie depuse ofertele. Luând în calcul data la care documentația de atribuire a fost publicată în SEAP, rezultă că operatorii economici interesați de participarea la această procedură de atribuire au la dispoziție aproximativ o lună pentru a analiza și pregăti o ofertă care să răspundă unui caiet de sarcini de aprox. 100 pagini pentru livrarea a 79 de tramvaie, proiectul având o complexitate deosebită.

[92] În mod evident, în acest interval de o lună fiecare operator economic trebuie să își facă analiza internă de afaceri pentru a stabili dacă prin raportare la situația sa concretă este oportun să participe la această procedură de atribuire.

[93] Analiza oportunității participării nu poate fi separată de verificarea posibilității reale de a executa contractul. Operatorul trebuie să confrunte cerințele Caietului de Sarcini cu soluțiile tehnice de care dispune. Trebuie să identifice adaptările necesare și să stabilească dacă acestea sunt compatibile cu termenul de livrare.

[94] Totodată, trebuie să evalueze costul şi riscurile asumate. Pentru o achiziție de 79 de tramvaie, aceste verificări nu pot fi înlocuite cu o simplă decizie comercială de principiu. Intervalul disponibil trebuie să permită fundamentarea ofertei, nu doar completarea formală a documentelor.

[95] În plus, oferta tehnică trebuie să demonstreze îndeplinirea cumulativă a cerințelor impuse. Parcurgerea unui caiet de sarcini de aproximativ 100 de pagini reprezintă doar punctul de plecare. Fiecare cerință trebuie verificată în raport cu configurația propusă şi cu documentele care îi susțin conformitatea.

[96] Dificultatea este accentuată de obligația de a prezenta încă din faza de ofertă un tramvai de 36 m, omologat şi produs de serie. Pentru un operator care nu dispune deja de configurația cerută, nu este suficientă promisiunea unei adaptări ulterioare. Acesta trebuie să stabilească, înainte de depunerea ofertei, dacă soluția sa îndeplinește condițiile solicitate şi dacă documentele de omologare permit demonstrarea conformității.

[97] Termenul de livrare nu poate suplini timpul necesar acestor verificări. Cele două intervale au funcții distincte. Activitățile cerute pentru fundamentarea ofertei nu pot fi amânate până după atribuirea contractului.

[98] În aceste condiții, fezabilitatea termenului nu se apreciază prin simpla posibilitate de a transmite o ofertă până la data-limită. Relevantă este posibilitatea reală de a pregăti o ofertă completă, conformă şi fundamentată. Intervalul de aproximativ o lună concentrează analiza tehnică, evaluarea economică şi decizia de asumare a obligațiilor contractuale.

[99] În lipsa unei justificări raportate la aceste activități, el nu asigură un răgaz adecvat complexității achiziției. Efectul este cu atât mai restrictiv pentru producătorii care trebuie să verifice adaptări ale platformelor existente.

[100] Termenul favorizează astfel soluția deja aliniată cerințelor, adică cea a Astra Vagoane, şi descurajează, în mod vădit, ofertele concurente.

7. AUTONOMIA OBLIGATORIE DE MINIMUM 3 KM, NEFUNDAMENTATĂ ŞI INSUFICIENT DEFINITĂ ÎN RAPORT CU LIMITA SARCINII PE ROATĂ, RESTRÂNGE ÎN MOD NEJUSTIFICAT CONCURENȚA.

[101] Prin Documentația de Atribuire se impune o autonomie de minimum 3 km, cu tramvaiul încărcat la capacitatea maximă şi cu sistemele de climatizare în funcțiune. Această cerință se aplică împreună cu limita de 50 kN pentru sarcina maximă pe roată, capacitatea de transport de minimum 310 călători, podeaua complet coborâtă şi minimum şase uşi duble. Critica privește

lipsa unei fundamentări care să justifice atât distanța obligatorie, cât și impunerea ei în această combinație de condiții constructive și de exploatare.

[102] Pentru evitarea oricărui dubiu, menționăm că nu contestăm utilitatea unei soluții care să permită deplasarea tramvaiului atunci când alimentarea de la rețeaua de contact este întreruptă, ci contestăm transformarea acestei utilități generale într-o obligație precisă de autonomie de 3 km, fără demonstrarea necesității distanței și fără stabilirea completă a condițiilor în care ea trebuie realizată.

[103] **În primul rând, justificarea din Caietul de Sarcini nu explică de ce este necesară autonomia de minimum 3 km.** Secțiunea 3.2 din Caietul de Sarcini indică reducerea blocajelor și întârzierilor generate de avarii sau lucrări la rețeaua electrică. Această explicație identifică scopul autonomiei, dar nu și întinderea necesară a acesteia. Nu rezultă din ea de ce depășirea zonei afectate sau atingerea unui punct de oprire sigur ar necesita tocmai parcurgerea a 3 km, la încărcarea maximă a vehiculului, în condițiile în care în București nu există zone cu linii de tramvai neelectrificate.

[104] Autonomia de minimum 3 km trebuia fundamentată prin caracteristicile concrete ale rețelei: sectoarele relevante, distanțele de parcurs fără alimentare și scenariile de intervenție avute în vedere. Inclusiv pentru utilizarea în situații excepționale, rezerva de energie solicitată trebuie corelată cu distanța necesară depășirii zonei afectate sau atingerii unui punct de oprire sigur. Autoritatea Contractantă trebuia, așadar, să demonstreze de ce atingerea acestui obiectiv impune o autonomie de minimum 3 km și de ce o soluție mai puțin solicitantă ar fi insuficientă. În lipsa acestei fundamentări, distanța impusă constituie o condiție restrictivă de acces la procedură, lipsită de o justificare raportată la necesitatea publică urmărită.

[105] **În al doilea rând, autonomia solicitată trebuie analizată împreună cu capacitatea de transport și cu limita sarcinii pe roată.** Sistemul de stocare a energiei necesar deplasării autonome (bateria) adaugă o masă suplimentară vehiculului. Această masă trebuie integrată într-un tramvai care, încărcat la capacitatea de transport impusă, trebuie să respecte în continuare limita sarcinii maxime pe roată.

[106] Prin urmare, îndeplinirea cerinței de autonomie este condiționată de posibilitatea de a integra sistemul de stocare în limitele de masă rezultate din celelalte cerințe.

[107] În aceste condiții, o platformă apță să asigure capacitatea de transport solicitată și să respecte limita sarcinii pe roată poate necesita adaptări pentru integrarea sistemului de autonomie. Amploarea acestor adaptări depinde de masa sistemului de stocare, de soluția tehnică aleasă și de condițiile în care trebuie realizată deplasarea autonomă. Efectul restrictiv trebuie, așadar, evaluat prin raportare la îndeplinirea simultană a tuturor acestor cerințe.

[108] Cerința privind autonomia minimă de 3 km nu este definită în mod suficient de precis sub aspectul sarcinii energetice avute în vedere la dimensionarea sistemului de stocare. Astfel, Caietul de Sarcini impune realizarea autonomiei cu tramvaiul încărcat la capacitatea maximă și cu toate sistemele de climatizare și auxiliare în funcțiune, în timp ce secțiunea 3.4.1.18 precizează că, în regim autonom, instalațiile de încălzire și aer condiționat vor funcționa automat pe treapta minimă de putere. În plus, setările HVAC aplicabile efectiv probei de autonomie urmează să fie stabilite ulterior, prin procedura de testare și recepție.

[109] Or, în lipsa definirii neechivoce, încă de la etapa ofertării, a regimului de funcționare și a consumului aferent instalațiilor HVAC și celorlalte sisteme auxiliare, ofertanții nu dispun de un reper tehnic univoc pentru dimensionarea SRSEE, cu atât mai mult cu cât secțiunea 3.4.1.18 impune ca acesta să fie dimensionat cu o masă și un volum cât mai reduse, iar capacitatea remanentă a bateriilor la sfârșitul perioadei de garanție să rămână suficientă pentru asigurarea autonomiei ofertate

[110] În consecință, Autoritatea Contractantă trebuia să fundamenteze necesitatea autonomiei de minimum 3 km inclusiv prin raportare la adaptările constructive pe care le impune această combinație de cerințe. Justificarea trebuia să arate de ce scopul intervenției în caz de întrerupere a alimentării impune o asemenea sarcină tehnică și de ce o autonomie mai redusă ar fi insuficientă.

[111] În lipsa acestei fundamentări, operatorilor economici li se impune adaptarea soluțiilor constructive la o performanță a cărei necesitate, în condițiile de masă și capacitate solicitate, rămâne nedemonstrată, cu efectul restrângerii nejustificate a soluțiilor care pot fi ofertate.

[112] **În al treilea rând, Documentația de Atribuire nu oferă o bază suficient de determinată pentru dimensionarea și verificarea sistemului.** Distanța de 3 km nu descrie singură efortul cerut vehiculului. Un parcurs pe teren plan și cu puține opriri nu este echivalent cu unul care include rampe și porniri repetate.

[113] De asemenea, energia necesară depinde de consumul instalațiilor auxiliare, de condițiile de mediu și de energia care poate fi efectiv utilizată din sistemul de stocare. **Fără un scenariu comun de referință, ofertanții nu pot, în mod obiectiv, proiecta aceeași prestație, Documentația de Atribuire conținând, astfel, o evidentă incertitudine.**

[114] Incertitudinea are o consecință contractuală imediată, întrucât Caietul de Sarcini califică expres nerealizarea autonomiei minime drept neconformitate la recepție. Furnizorul suportă, astfel, riscul neîndeplinirii unei performanțe ale cărei condiții de verificare nu sunt complet precizate în cerința comunicată.

[115] **Lipsa unor condiții comune de dimensionare și verificare a autonomiei afectează concurența atât la elaborarea ofertelor, cât și la luarea deciziei de participare.** În absența acestor condiții, fiecare ofertant trebuie să stabilească propriile ipoteze privind consumul de energie.

[116] Ofertantul care ia în calcul condiții de exploatare mai severe trebuie să prevadă rezerve suplimentare de energie, cu implicații asupra masei sistemului, a încadrării în limita sarcinii pe roată și a prețului ofertat. În schimb, ofertantul care se raportează la condiții mai favorabile poate propune un sistem mai puțin costisitor, asumând însă riscul ca acesta să fie insuficient la recepție. Astfel, diferența de preț dintre oferte poate proveni din niveluri diferite de performanță avute în vedere de ofertanți, iar nu din eficiența soluțiilor propuse pentru îndeplinirea aceleiași cerințe.

[117] Totodată, operatorul economic care nu poate determina, înaintea ofertării, condițiile în care îi va fi verificată autonomia este pus în situația de a alege între includerea în preț a unor costuri suplimentare pentru acoperirea incertitudinii și asumarea riscului de respingere a vehiculului la recepție.

[118] Această incertitudine poate descuraja participarea unor producători ale căror soluții ar satisface necesitatea de intervenție dacă aceasta ar fi definită prin parametri obiectivi. Efectul restrictiv constă, așadar, în descurajarea depunerii ofertelor și în denaturarea comparației de preț între oferte construite pe ipoteze tehnice diferite, în locul unei competiții între soluții raportate la aceeași performanță, verificată în aceleași condiții.

[119] Este de menționat că cerințe atât de restrictive din perspectiva autonomiei prin raportare masa pe osie nu au fost instituite nici în cadrul unor alte proceduri de atribuire din alte orașe din Uniunea Europeană, astfel cum rezultă din tabelul de mai jos:

Locul achiziției (număr tramvaie)	Masă pe osie	Autonomia solicitată
Bonn, Republica Federală Germană (26 tramvaie)	10 t/osie	nu există cerință de autonomie
Sofia, Bulgaria (18 tramvaie)	10 t/osie	nu există cerință de autonomie
Pilsen, Republica Cehă (22 tramvaie)	10 t/osie	300 m
Florența, Italia (8 tramvaie)	11 t/osie	2 km
București, România (79 de tramvaie)	10 t/osie	3 km

[120] Depunem în **Anexa nr. 14** înscrisuri cu privire la procedurile de achiziție din alte orașe ale Uniunii Europene cu privire la raportul dintre masa pe osie și autonomia solicitată[8].

[121] Facem mențiunea că 10t/ osie reprezentând o valoare echivalentă cu o masă de 50kN pe roată. În tabelul de mai sus, s-a preferat raportarea la masa/ osie pentru facilitatea comparației.

[122] Nici impactul economic nu poate fi ignorat. În acest sens estimăm un cost energetic suplimentar de aproximativ 60.000 EUR pentru un tramvai pe 30 de ani, respectiv 4.740.000 EUR pentru flotă, în ipoteza unei mase suplimentare de circa trei tone (reprezentând bateria necesară îndeplinirii condiției de autonomie), a unui parcurs anual de 70.000 km și a unui preț constant de 0,20 EUR/kWh. Am reflectat doar costurile de consum de energie, însă trebuie luate în calcul: costul de achiziție, costuri de mentenanță, si nu in ultimul rând, viabilitatea bateriilor de tracțiune. Un tramvai va fi in exploatare minim 30 de ani, bateriile vor fi schimbate de 2 ori (circa 400 000Eur /tramvai).

[123] Nu în ultimul rând, arătăm că cerința masei pe osie favorizează, de asemenea, soluția tehnică a Astra Vagoane care, în pofida unor dezavantaje semnificative, prezintă sarcini pe osie relativ reduse în raport cu lungimea vehiculului.

[124] Prin urmare, cerința este nelegală prin lipsa justificării obiective a întinderii sale și prin insuficienta determinare a condițiilor de realizare, deficiențe care, împreună cu limita sarcinii pe roată și capacitatea de transport impusă, creează obstacole nejustificate concurenței efective. Sunt astfel încălcate art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016 și principiile transparenței și proporționalității consacrate de art. 2 alin. (2) lit. d) și e).

8. SPECIFIICAȚII NELEGALE CARE RESTRÂNG ÎN MOD INDIRECT CONCURENȚA.

[125] Concurența poate fi denaturată și prin modul în care sunt reduse anumite exigențe tehnice. O asemenea reducere nu este nelegală prin ea însăși. Dimpotrivă, acceptarea mai multor soluții poate asigura o competiție reală. Critica privește însă situația în care relaxarea nu răspunde unei nevoi obiective a achiziției. Ea devine problematică atunci când este configurată pentru a permite accesul unui anumit operator, fără a asigura condiții de competiție comparabile pentru ceilalți.

[126] Proporționalitatea nu se confundă, așadar, cu reducerea permanentă a cerințelor. Ea presupune corelarea acestora cu necesitatea publică urmărită. O condiție excesivă poate exclude

---

[8] Aceste proceduri de atribuire pot fi consultate și pe portalul oficial al Uniunii Europe dedicat achizițiilor publice europene (www.ted.europa.eu) la urmatoarele adrese URL https://ted.europa.eu/ro/notice/-/detail/286440-2018 , https://ted.europa.eu/ro/notice/-/detail/535357-2025 , https://ted.europa.eu/ro/notice/-/detail/466518-2018 , https://ted.europa.eu/ro/notice/-/detail/730499-2022

nejustificat soluții adecvate. În sens invers, eliminarea unei exigențe indispensabile poate permite acceptarea unor soluții care nu satisfac aceeași necesitate. Rezultă obligația de a păstra cerințele necesare și de a înlătura numai acele limitări care nu au o justificare obiectivă.

[127] În această analiză, elementul decisiv nu este numărul ofertanților admiși. Simpla participare a unui operator suplimentar nu dovedește o restrângere a concurenței. Trebuie verificat ce cerință a fost relaxată, ce funcție îndeplinea și dacă renunțarea la ea este justificată. Trebuie analizat și efectul asupra comparabilității ofertelor.

[128] Dacă un ofertant este scutit de un efort tehnic necesar satisfacerii nevoii publice, avantajul său poate proveni din reducerea exigenței, nu din eficiența propriei soluții. Prețul mai mic nu ar reflecta atunci, în mod necesar, o ofertă mai avantajoasă pentru aceeași prestație.

[129] În prezenta cauză, aceasta este perspectiva din care trebuie analizate specificațiile ce vor fi prezentate în continuare. Contestatoarea susține că relaxarea lor permite participarea Astra Vagoane (și, poate, a unor altor operatori de acest tip), fără o justificare raportată la obiectul contractului.

[130] Prin urmare, specificațiile trebuie evaluate atât individual, cât și împreună. Menținerea unor condiții restrictive, concomitent cu relaxarea altora, poate favoriza aceeași soluție tehnică pe două căi. Prima limitează accesul soluțiilor concurente. A doua înlătură exigențe care ar putea împiedica acceptarea soluției favorizate.

[131] După cum vom arăta în continuare, Specificațiile Nelegale de mai jos restrâng concurența în acest al doilea mod, eliminând exigențele care ar putea împiedica acceptarea soluției favorizate.

[132] Desigur, și aceste Specificații Nelegale mai încalcă și alte norme decât cele privind concurența după cum vom dezvolta punctual mai jos.

8.1 Condiția de calificare privind experiența anterioară de livrare a minim 40 tramvaie comparabile în ultimii 3 ani vatămă concurența, favorizând Astra Vagoane și alți astfel de potențiali ofertanți.

[133] Prin Caietul de Sarcini se impune drept condiție de calificare experiența anterioară de livrare în ultimii 3 ani a cel puțin 40 de tramvaie.

[134] Cerința de experiență similară trebuie să permită verificarea capacității reale de executare a contractului. În prezenta procedură, această verificare trebuie raportată la furnizarea a 79 de tramvaie într-un termen de 28 de luni. Or, dovada livrării a 40 de tramvaie în ultimii 3 ani nu demonstrează, prin ea însăși, capacitatea de a gestiona volumul și calendarul solicitate.

[135] Experiența furnizării unor vehicule comparabile nu se confundă cu experiența gestionării unui program de livrare de asemenea dimensiuni. Aceasta din urmă privește organizarea producției, coordonarea furnizorilor și respectarea succesiunii livrărilor. Pragul de 40 de tramvaie poate permite calificarea unor operatori fără ca referințele prezentate să probeze suficient această capacitate de coordonare. Problema este cu atât mai importantă cu cât Autoritatea Contractantă impune un calendar de execuție restrictiv.

[136] Severitatea obligației de livrare trebuie să se reflecte într-o verificare adecvată a experienței necesare îndeplinirii sale. În lipsa acestei corelări, condiția de calificare riscă să rămână un filtru pur formal.

[137] Din perspectiva principiului proporționalității, Contestatoarea critică tocmai această necorelare. Nu susținem că experiența anterioară trebuie să reproducă identic volumul noului contract și nici că un prag superior este justificat numai pentru că ar exclude mai mulți ofertanți. Susținem că nivelul cerut trebuie fundamentat prin raportare la complexitatea și riscurile achiziției.

[138] Astfel, un prag mai ridicat poate oferi, în mod evident, o verificare mai relevantă, dacă necesitatea sa este demonstrată și dacă nu depășește ceea ce este necesar. Autoritatea Contractantă trebuie, prin urmare, să explice de ce referința de 40 de tramvaie, împreună cu celelalte cerințe de capacitate, este suficientă pentru executarea contractului în condițiile impuse.

[139] În raport cu Normele Relevante privind Concurența, critica privește posibilitatea unei calibrări selective a condițiilor de acces. Documentația nu poate impune condiții tehnice foarte restrictive și, simultan, să reducă nejustificat exigențele de experiență pentru a permite calificarea operatorului favorizat.

[140] Bineînțeles, instituirea unui prag atât de redus de numai 40 de tramvaie, este direct legată de favorizarea Astra Vagoane, care în perioada de referință a livrat un număr de tramvaie în jurul acestei valori. Adăugăm aici că nu se solicită, ca condiție de calificare, o experiență anterioară în producerea și livrarea tramvaielor cu baterii de tracțiune. Iarăși, putem constata, că sunt favorizați producătorii care nu au acest produs in portofoliu (de ex. Astra Vagoane).

[141] Informațiile disponibile public indică faptul că, în intervalul relevant al ultimilor trei ani, Astra Vagoane Călători a livrat un număr de tramvaie situat chiar în jurul pragului de 40 de unități impus prin documentația de atribuire – **Anexa nr. 15**.

[142] Astfel, din informațiile publice disponibile, din lotul de 100 de tramvaie Imperio Metropolitan achiziționate de Municipiul București, 30 de unități au fost livrate în anul 2024, în timp ce alte 53 fuseseră livrate în cursul anului 2023, dintre care numai cele livrate după începutul perioadei

de referință pot fi luate în considerare. Separat, Astra Vagoane Călători a contractat livrarea către Municipiul Oradea a unui nou lot de 9 tramvaie, livrările începând în iunie 2025 și fiind programate pentru finalizare până în februarie 2026.

[143] Deși informațiile publice confirmă livrarea de către Astra Vagoane, în perioada relevantă, a unui număr de doar 39 de tramvaie, cel mai probabil (fără a exista o evidență în sursele publice) unul dintre cele 53 de tramvaie destinate Municipiului București și programate pentru livrare în 2023 a fost livrat în cursul anului 2024 sau mai poate fi identificată o livrare de tramvai în perioadă relevantă în alt mod, astfel încât Astra Vagoane să îndeplinească și această condiție.

[144] După cum se poate observa în condițiile în care sursele publice confirmă că în perioada de referința Astra Vagoane a livrat în jur de 40 de tramvaie, introducerea în Caietul de Sarcini a acestui prag neobișnuit de scăzut, care încalcă principiul proporționalității, are rolul evident de favorizare a acestui operator economic, vătămând, astfel, libera concurență.

8.2 Condiția de calificare privind cifra de afaceri de doar 500 milioane RON vatămă concurența, fiind nejustificat de redusă cu scopul favorizării Astra Vagoane.

[145] Potrivit Documentației de Atribuire, cerința privește o cifră de afaceri medie anuală de minimum 500.000.000 lei fără TVA, calculată pentru exercițiile financiare 2023, 2024 și 2025. Adecvarea acestui prag trebuie analizată în raport cu obligațiile asumate pentru furnizarea celor 79 de tramvaie.

[146] Pragul de 500 milioane lei este prea redus pentru amploarea și complexitatea acestui contract. Critica nu privește simpla alegere a unui indicator financiar, ci privește nivelul insuficient al exigenței impuse. Autoritatea Contractantă solicită furnizarea a 79 de tramvaie într-un termen de numai 28 de luni. În schimb, acceptă drept reper financiar minim un volum anual de activitate care nu oferă o asigurare suficientă privind susținerea unui asemenea program de producție și livrare. Această necorelare este ceea ce contestăm, mai ales în condițiile în care mecanismul de plată prevăzut prin proiectul de contract nu prevede niciun fel de plăți intermediare/ în avans, ci doar după recepția produsului finit.

[147] Executarea contractului presupune susținerea financiară a producției, a aprovizionării cu componente și a livrărilor. La acestea se adaugă obligațiile de garanție, care continuă după predarea vehiculelor. Pragul financiar trebuie să reflecte ansamblul acestor sarcini, nu doar posibilitatea de a începe executarea.

[148] Or, nivelul de numai 500 milioane lei permite calificarea fără demonstrarea, prin acest indicator, a unei anverguri economice suficient de solide pentru îndeplinirea obligațiilor solicitate. Faptul că cifra de afaceri nu echivalează cu lichiditățile disponibile nu înlătură critica.

Cu atât mai mult, un prag redus nu poate fi tratat ca o dovadă suficientă a capacității de finanțare.

[149] Nu doar că pragul este prea mic în raport cu sarcinile contractului, dar această exigență financiară redusă contrastează cu rigiditatea condițiilor tehnice și a termenelor impuse. Autoritatea Contractantă cere o soluție tehnică precisă și o execuție rapidă, însă nu solicită o anvergură financiară corespunzătoare acestor obligații.

[150] Din perspectiva principiului proporționalității, Contestatoarea critică tocmai caracterul insuficient al nivelului ales. Un prag superior, fundamentat pe valoarea contractului, calendarul plăților și necesarul de finanțare, ar permite o verificare mai exigentă.

[151] Desigur, după cum vom arăta în continuare, principalul beneficiar al acestei cerințe de calificare este tot Astra Vagoane

[152] Datele financiare publicate pentru Astra Vagoane (**Anexa nr. 16**) indică o cifră de afaceri de 631.969.652 lei în 2023, de 425.126.905 lei în 2024 și de 306.010.916 lei în 2025. Media rezultată este de 454.369.157,67 lei.

[153] Deși valoarea este sub pragul impus de autoritate, nu trebuie omis că participarea se poate face și prin asociere. În aceste condiții, având în vedere că Astra Vagoane se apropie singură de pragul de 500 de milioane, atingerea pragului prin asociere cu o altă entitate nu va pune niciun fel de problemă pentru acest potențial ofertant, care a câștigat și Procedura de Atribuire din 2018.

[154] În raport cu Normele Relevante privind Concurența, acest prag redus trebuie analizat împreună cu celelalte condiții ale documentației.

[155] Critica este că exigențele tehnice limitează soluțiile concurente, în timp ce exigența financiară rămâne la un nivel apropiat de anvergura economică a Astra Vagoane. O asemenea combinație este susceptibilă să faciliteze participarea operatorului favorizat, inclusiv prin asociere sau susținere, fără a cere demonstrarea unei capacități financiare suficient de robuste.

8.3 Subdimensionarea și lipsa unei fundamentări corespunzătoare a valorii estimate a achiziției sunt, de asemenea, aspecte care conduc la restrângerea nejustificată a concurenței.

[156] Valoarea estimată stabilită de Autoritatea Contractantă pentru achiziționarea celor 79 de tramvaie este de 1.404.891.774,87 lei, fără TVA, ceea ce corespunde unei valori medii de aproximativ 3,3 milioane de euro pentru fiecare tramvai.

[157] Această valoare este insuficient fundamentată în raport cu obiectul concret al achiziției și cu ansamblul cerințelor tehnice și contractuale impuse prin documentația de atribuire. Autoritatea Contractantă avea obligația să demonstreze că valoarea estimată rezultă dintr-o evaluare actuală și realistă a costului produselor pe care intenționează să le achiziționeze, ceea ce nu s-a întâmplat.

[158] În acest sens, art. 2 alin. (5) lit. c) din Normele Metodologice prevede expres, în cadrul activităților de pregătire a achiziției, necesitatea transmiterii informațiilor privind *„prețul unitar/total actualizat al respectivelor necesități, în urma unei cercetări a pieței sau pe bază istorică"*. Prin urmare, valoarea estimată nu poate constitui rezultatul unei simple aprecieri discreționare a autorității contractante, ci trebuie să își găsească suportul în date economice obiective și actuale, provenite fie dintr-o cercetare recentă a pieței, fie din date istorice relevante, acestea din urmă trebuind, la rândul lor, actualizate.

[159] Aceeași concluzie rezultă și din art. 9 alin. (3) lit. e) din Normele Metodologice, potrivit căruia, prin strategia de contractare, autoritatea contractantă este obligată să documenteze *„justificările privind determinarea valorii estimate a contractului/acordului-cadru"*.

[160] Prin raportare la aceste dispoziții, autoritatea contractantă trebuie să indice, în mod verificabil, care au fost prețurile de referință utilizate pentru determinarea valorii estimate, din ce perioadă provin acestea, care sunt produsele și contractele avute în vedere în analiza comparativă, în ce măsură respectivele produse prezintă caracteristici similare celor solicitate prin prezenta procedură și, în cazul utilizării unor valori istorice, modalitatea în care acestea au fost actualizate la nivelul prețurilor existente la momentul inițierii procedurii.

[161] Necesitatea unei asemenea analize este evidentă în cazul de față, unde nu este supusă achiziției o categorie generică de tramvaie, ci un produs ale cărui caracteristici sunt configurate în detaliu chiar de autoritatea contractantă.

[162] În speță, împărțirea valorii estimate totale de 1.404.891.774,87 lei la cele 79 de tramvaie conduce la o valoare de aproximativ 3,3 milioane de euro pentru fiecare tramvai, valoarea care nu a fost justificată în niciun mod de către Autoritatea Contractantă.

[163] Oricum, o justificare obiectivă nici măcar nu putea fi realizată în condițiile în care acest preț este neobișnuit de scăzut și nu corespunde prețurilor din piață.

[164] Cu titlu exemplificativ, indicăm în tabelul de mai jos care este valoarea estimată din cadrul altor proceduri de atribuire similare din alte orașe din Uniunea Europeană:

Notă: sunt exemple de Achiziții de tramvaie în care nu este asigurat serviciul de full service (mentenanța completă). În condițiile existente din București, având in vedere un parcurs de

70 000 km/an/tramvai – serviciul de mentenanță pentru un tramvai pe o perioadă de 5 ani ar fi de 700 000 EUR.

Locul achiziției (număr tramvaie)	Capacitatea minimă de locuri (capacitate minimă de locuri pe scaun)	Valoarea estimată pentru fiecare tramvai
Varșovia, Polonia (20+42 tramvaie)	235 (72)	4,23 mil EUR
Belgrad, Republica Serbia (85 tramvaie)	200 (50)	4,01 mil EUR
Cagliari, Italia (7+10 tramvaie)	220 (33)	4,4 mil EUR
Gdansk, Polonia, (20+12 tramvaie)	316 (96)	4,89 mil EUR
București, România (79 de tramvaie)	310 (56)	3,3 mil EUR

[165] Depunem în **Anexa nr. 17** înscrisuri din care rezultă valoarea procedurilor de atribuire pentur alte orașe din Uniunea Europeană[9].

[166] Drept urmare, valoarea estimată a Procedurii de Atribuire este nelegală, fiind cu mult sub nivelul pieței și, oricum, fiind lipsită de orice justificare din partea Autorității Contractante cu privire la modalitatea de determinare – astfel, au fost încălcate normele legale mai sus amintite în cadrul prezentei.

[167] Mai mult, nivelul extrem de scăzut al valorii estimate prezintă relevanță nu numai din perspectiva corectitudinii procesului de estimare, ci și din perspectiva efectului pe care stabilirea unei valori estimate nerealist de reduse îl poate produce asupra concurenței. Conform art. 1 alin. (2) din Normele Metodologice, autoritatea contractantă are obligația de a lua toate măsurile necesare pentru evitarea situațiilor de natură să determine *„împiedicarea, restrângerea sau denaturarea concurenței"*.

[168] Or, efectul anticoncurențial rezultă și din configurarea cumulativă a condițiilor procedurii. În cazul în care autoritatea solicită un produs cu caracteristici tehnice deosebit de exigente, dar

[9] Informațiile de din tabel sunt disponibile și la următoarele adrese URL https://tw.ezamawiajacy.pl/pn/tw/demand/notice/public/215739/details , https://jnportal.ujn.gov.rs/tender-eo/389784 , https://ted.europa.eu/ro/notice/-/detail/521918-2026 , https://ted.europa.eu/ro/notice/-/detail/322004-2026

stabileşte simultan o valoare estimată care nu reflectă costul de piață al produsului astfel configurat, operatorii economici care sunt capabili din punct de vedere tehnic să execute contractul, dar nu îl pot executa în mod sustenabil în limita valorii economice stabilite, sunt descurajați şi chiar împiedicați să participe la prezenta procedură de atribuire.

[169] În realitate, valoarea estimată extrem de scăzută are aptitudinea de a favoriza același potențial participant, și anume Astra Vagoane. După cum s-a arătat şi mai sus, acesta deja deține tramvaie de serie care îndeplinesc toate condițiile din documentația de atribuire şi le-ar putea adapta la cerințele din această procedură la un preț semnificativ mai mic decât un operator care nu deține deja astfel de tramvaie.

[170] Această împrejurare înseamnă că Astra Vagoane poate participa la prezenta procedură de atribuire fără să suporte toate costurile aferente adaptării unui model de tramvai deja existent la specificațiile Caietului de Sarcini, situație în care Astra Vagoane poate oferta, rentabil din punct de vedere economic, tramvaie în limita valorii estimate. Astfel, şi din această perspectivă Astra Vagoane are un avantaj competitiv evident.

8.4 Caracterul disproporționat al penalităților impuse prin Documentația de Atribuire.

[171] Documentația de Atribuire instituie în sarcina furnizorului un ansamblu de penalități, despăgubiri şi alte consecințe patrimoniale aplicabile pe parcursul executării contractului. Deşi Autoritatea Contractantă este, în mod evident, îndreptățită să instituie mecanisme contractuale care să asigure executarea corespunzătoare şi la termen a obligațiilor asumate de furnizor, aceste mecanisme trebuie stabilite cu respectarea principiilor fundamentale aplicabile achizițiilor publice şi, în special, a principiului proporționalității.

[172] Astfel, regimul penalităților nu poate fi analizat exclusiv din perspectiva interesului legitim al Autorității Contractante de a asigura executarea contractului, ci trebuie verificat şi dacă obligațiile şi riscurile transferate furnizorului sunt proporționale cu scopul concret urmărit.

[173] Or, regimul instituit prin documentația de atribuire nu îndeplineşte aceste cerințe.

[174] Mecanismul contractual este lipsit de coerență chiar din perspectiva uneia dintre cele mai importante obligații ale viitorului furnizor, respectiv respectarea graficului de livrare.

[175] Penalitatea de întârziere de numai 0,04% pe zi, calculată asupra valorii tramvaielor nelivrate, este susceptibilă să fie insuficientă pentru a descuraja întârzierea. În funcție de costurile suportate de furnizor pentru accelerarea producției, aprovizionării sau livrării, poate deveni mai avantajos din punct de vedere economic pentru acesta să accepte plata penalității decât să mobilizeze resursele suplimentare necesare respectării graficului contractual.

[176] Această deficiență este cu atât mai importantă cu cât respectarea graficului de livrare reprezintă o condiție esențială a achiziției. Caietul de Sarcini prevede furnizarea unui număr total de 79 de tramvaie într-un termen maxim de 28 de luni, iar, ulterior livrării primului tramvai, Furnizorul trebuie să asigure un ritm constant de minimum patru tramvaie pe lună până la executarea integrală a obligației.

[177] Mai mult, documentația arată expres că, potrivit obligațiilor asumate prin contractele de finanțare, până la 31 decembrie 2029 trebuie realizate livrarea, recepționarea și punerea în funcțiune a produselor, precum și efectuarea plăților și includerea acestora în cererile de plată ori rambursare.

[178] Prin urmare, respectarea termenelor de livrare este una dintre condițiile esențiale pentru atingerea obiectivului urmărit prin procedură. O penalitate care nu este suficient de importantă pentru a descuraja economic întârzierea nu este aptă să asigure obiectivul pentru care a fost instituită.

[179] Această necorelare între importanța respectării graficului de livrare și nivelul penalității are consecințe și asupra concurenței.

[180] Un ofertant care își fundamentează oferta pe respectarea termenelor trebuie să includă în preț costurile mobilizării resurselor necesare executării la timp. În schimb, dacă penalitatea este insuficientă pentru a descuraja întârzierea, un alt ofertant poate fi încurajat să își construiască oferta pe asumarea costului acesteia, în locul costurilor necesare respectării graficului. În această situație, un preț aparent mai avantajos poate reflecta nu o eficiență superioară, ci asumarea unei executări tardive.

[181] O asemenea configurare a răspunderii este susceptibilă să dezavantajeze operatorii care își dimensionează în mod realist resursele pentru executarea la termen. Totodată, ea pune sub semnul întrebării coerența documentației, întrucât Autoritatea Contractantă impune un calendar de livrare restrictiv, dar îi asociază o penalitate care, dacă este mai puțin oneroasă decât măsurile necesare respectării lui, riscă să îi diminueze eficacitatea.

[182] În opinia Contestatoarei, penalitatea de 0,04% pe zi trebuie evaluată împreună cu celelalte sancțiuni aplicabile aceleiași întârzieri. Or, dacă acestea se cumulează, proporționalitatea se apreciază în raport cu suma totală datorată. Critica vizează, așadar, claritatea și coerența regimului de răspundere, nu majorarea izolată a penalității.

[183] În acest context, se impun câteva critici concrete și cu privire la conținutul contractului propus pentru încheiere în urmă Procedurii de Atribuire (**Contractul**).

[184] **Riscul dublei penalizări pentru aceeași neîndeplinire contractuală și lipsa delimitării mecanismelor de răspundere.**

[185] Art. 22.1 din Contract prevede penalități de 0,04% pe zi din valoarea produselor nelivrate, până la executare, în limita valorii contractului, fără a exclude alte sancțiuni. Art. 22.2.1 din Contract impune suplimentar o despăgubire de 10% din valoarea întregului contract pentru neexecutarea unei obligații care a constituit factor de evaluare. Întrucât termenul de livrare a celor 79 de tramvaie este un asemenea factor, potrivit Anexei 6, aceeași întârziere poate atrage ambele sancțiuni, fără delimitarea gravității și consecințelor acoperite de fiecare.

[186] Astfel, chiar întârzierea livrării unui singur tramvai peste termenul final ofertat poate atrage atât penalitatea zilnică, cât și despăgubirea de 10% din valoarea întregului contract. Art. 22.2.1 din Contract nu diferențiază sancțiunea în funcție de amploarea sau durata încălcării. Critica privește această aplicare nediferențiată și cumulul neclar cu penalitatea zilnică, nu necesitatea respectării angajamentelor contractuale.

[187] **În primul rând**, condițiile de aplicare și de cumul trebuie precizate încă de la ofertare. Autoritatea Contractantă trebuie să delimiteze obligațiile sancționate, faptele generatoare, bazele și perioadele de calcul și prejudiciile acoperite. Art. 22.1 și 22.2.1 din Contract lasă aceste aspecte neclare, contrar art. 154 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, care prevede informarea completă, corectă și precisă, precum și principiului transparenței prevăzut de art. 2 alin. (2) lit. d).

[188] **În al doilea rând**, proporționalitatea se apreciază în raport cu suma totală datorată. Nu contestăm cumulul remediilor pentru prejudicii distincte, ci lipsa delimitării dintre penalități, evaluarea anticipată a prejudiciului și despăgubirile suplimentare, precum și aplicarea despăgubirii fixe de 10% indiferent de gravitatea încălcării. Autoritatea Contractantă trebuie să justifice sarcina totală și să evite dubla compensare a aceluiași prejudiciu, potrivit principiului proporționalității prevăzut de art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016.

[189] **În al treilea rând**, incertitudinea cumulului afectează comparabilitatea ofertelor. Ofertanții pot include în preț costuri diferite, după cum consideră aplicabile una sau ambele sancțiuni, astfel încât diferențele de preț să reflecte interpretări ale răspunderii, nu eficiența executării. Prin urmare, eventuala insuficiență a penalității de 0,04% trebuie evaluată după clarificarea cumulului și nu justifică, singură, majorarea acesteia.

[190] Pentru aceste motive, solicităm obligarea Autorității Contractante la clarificarea și corelarea art. 22.1, 22.2.1 din Contract, prin delimitarea cazurilor de aplicare, a prejudiciilor acoperite și a condițiilor de cumul. Solicităm, în particular, recalibrarea despăgubirii prevăzute de art. 22.2.1 în raport cu întinderea și gravitatea nerespectării angajamentului evaluat, precizarea

raportului său cu art. 22.1 și 26.6 din Contract și înlăturarea dublei compensări a aceleiași pierderi. Remedierea nu trebuie să excludă sancționarea unor încălcări distincte sau repararea unor prejudicii distincte, ci să asigure o răspundere clară, previzibilă și proporțională.

[191] **Exonerarea Achizitorului pentru întârzierea plăților: nelegalitate și dezechilibru contractual.**

[192] Art. 18.3 din Contract consfințește un veritabil dezechilibru contractual. Astfel, Achizitorul este exonerat de majorări, penalități și daune-interese pentru *„situații neprevăzute"* bancare, bugetare sau de trezorerie, permițând înlăturarea penalității de 0,04% pe zi prevăzute de art. 22.2. Totodată, art. 20.3 permite notificarea modificării datei plății, fără a preciza efectele asupra scadenței și penalităților. Furnizorul trebuie astfel să finanțeze producția și să respecte termenele de livrare, suportând și lipsa temporară a prețului și costurile întârzierii plății, fără compensație.

[193] Exonerarea contravine art. 8, art. 14 lit. a) și art. 15 alin. (1) din Legea nr. 72/2013, care protejează dreptul la dobânzi penalizatoare și sancționează cu nulitatea absolută clauzele abuzive care le exclud ori le reduc sub nivelul legal. Dificultățile financiare nu dovedesc, prin ele însele, neimputabilitatea întârzierii.

[194] Nu avem așteptarea de a avea sancțiuni identice pentru părți sau răspunderea necondiționată a Achizitorului, ci contestăm exonerarea anticipată inclusiv pentru întârzieri imputabile acestuia. Lipsa criteriilor obiective și a unei limite temporale împiedică evaluarea riscului, poate majora prețurile ori descuraja participarea și afectează comparabilitatea ofertelor, contrar art. 2 alin. (2) lit. d) și e) din Legea nr. 98/2016 privind transparența și proporționalitatea.

[195] Solicităm eliminarea art. 18.3 și corelarea art. 20.3 și 22.2 din Contract cu Legea nr. 72/2013: notificarea întârzierii să nu prelungească unilateral scadența și să nu înlăture dobânzile sau despăgubirile legale, iar dobânda să respecte nivelul agreat contractual. Remedierea trebuie corelată cu delimitarea penalităților Furnizorului, pentru o răspundere clară, previzibilă și proporțională.

8.5 Nivelul minim de disponibilitate de numai 90% încalcă principiul proporționalității, fiind insuficient raportat la obiectivul achiziției și nefundamentat în raport cu exigențele tehnice din materie.

[196] Potrivit secțiunii 3.4.2 „DISPONIBILITATE" din Caietul de Sarcini, ofertantul trebuie să declare un coeficient de disponibilitate garantat de minimum 90%. Disponibilitatea este definită prin raportare la timpul în care un tramvai recepționat este apt tehnic pentru exploatare, la parametrii contractuali. Indicatorul se calculează în perioada de garanție atât pentru fiecare

vehicul, cât și pentru flota recepționată, documentația prevăzând o verificare anuală individuală și o verificare zilnică după recepția celor 79 de tramvaie.

[197] Caietul de Sarcini precizează că fiecare tramvai trebuie să fie disponibil tehnic minimum 329 de zile dintr-un an de 365 de zile, valoare recalculată în funcție de procentul declarat, iar zilnic trebuie să fie disponibil minimum 90% din numărul tramvaielor livrate. În calcul sunt incluse indisponibilitățile rezultate din defecte imputabile furnizorului și din lipsa pieselor, materialelor, personalului, documentației, licențelor ori suportului tehnic necesar. Sunt excluse mentenanța planificată și indisponibilitățile provocate de accidente, vandalism sau alte cauze neimputabile furnizorului, dacă sunt dovedite și consemnate.

[198] La nivelul întregii flote, aplicarea pragului de 90% impune disponibilitatea a cel puțin 72 de tramvaie din cele 79, astfel încât până la 7 vehicule pot fi indisponibile simultan fără coborârea sub acest prag, în condițiile regulilor de calcul. La nivel individual, reperul expres de 329 de zile lasă o diferență de 36 de zile față de anul de 365 de zile. Aceste valori nu reprezintă o estimare a indisponibilității efective, ci ilustrează marja acceptată prin cerința minimă.

[199] **În primul rând,** această cerință încalcă principiul proporționalității prevăzut de art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016. Proporționalitatea, în materia achizițiilor publice, nu privește numai înlăturarea cerințelor excesive, ci și adecvarea nivelului de performanță solicitat la necesitatea publică urmărită.

[200] Achiziționarea unor tramvaie noi pentru modernizarea transportului public trebuie să fie însoțită de exigențe de disponibilitate apte să susțină efectiv continuitatea serviciului. Acceptarea unei marje de indisponibilitate de amploarea celei descrise, fără justificarea suficienței sale în raport cu necesarul de exploatare, reprezintă o diminuare nejustificată a acestei exigențe.

[201] Lipsa de proporționalitate rezultă din dezechilibrul dintre rigoarea condițiilor constructive și a calendarului de livrare, pe de o parte, și nivelul redus al performanței minime acceptate în exploatare, pe de altă parte. Autoritatea Contractantă impune condiții restrictive pentru furnizarea celor 79 de tramvaie, dar acceptă ca o parte semnificativă a flotei să fie indisponibilă din cauze imputabile Furnizorului, în limitele indicatorului. Mai mult, mentenanța planificată și celelalte cauze excluse din calcul pot reduce suplimentar numărul vehiculelor efectiv utilizabile.

[202] În aceste condiții, pragul de 90% nu asigură, prin el însuși, corelarea performanței contractuale cu rezultatul concret urmărit prin achiziție, respectiv nu numai numărul de tramvaie din depou, dar și nivelul de calitate clamat, respectiv numărul de tramvaie efectiv disponibile pentru a fi utilizate în stradă.

[203] **În al doilea rând,** cerința este nelegală și prin lipsa fundamentării tehnice a nivelului minim de disponibilitate.

8.6 Cerința privind numărul extrem de redus de locuri pe scaune este nejustificată și restrânge în mod indirect concurența.

[204] Documentația de Atribuire prevede, pentru un tramvai cu lungimea de aproximativ 36 m, un număr minim de numai 56 de locuri pe scaune, rezultând un procent al locurilor pe scaune de aproximativ 22%, comparativ cu aproximativ 28% – 30% conform standardelor actuale de pe piață pentru modelele moderne de tramvaie. Cerința actuală prioritizează densitatea maximă a pasagerilor în picioare în detrimentul ergonomiei și al confortului, fără a defini un indice de confort, element care reprezintă un standard în procedurile moderne de achiziție.

[205] Autoritatea Contractantă nu prezintă nicio justificare tehnică, funcțională sau operațională pentru stabilirea pragului de minim 56 de locuri pe scaune.

[206] Caracterul aparent arbitrar al cifrei de minim 56 de locuri trebuie analizat și din perspectiva efectului său asupra concurenței. Această valoare coincide exact cu configurația unui produs deja existent al Astra Vagoane, respectiv Astra Imperio Metropolitan. Producătorul indică pentru acest tramvai o capacitate de 322 de călători la 6 persoane/m², dintre care exact 56 de locuri pe scaune (a se vedea înscrisurile depuse în **Anexa nr. 10**). Unele surse dintre sursele atașate în **Anexa nr. 10** indică un număr de 59 de scaune, însă aceasta nu este de natură să schimbe raționamentul de mai jos, fiind o specificație extrem de apropiată.

[207] În acest context este de menționat că, în practică, pentru acest tip de licitații ofertele sunt transmise cuprinzând numărul minim de locuri pe scaun (sau un număr cât mai apropiat), ci nu un număr (cu mult) superior, deoarece doar în acest mod ofertanții pot propune prețuri competitive. În aceste condiții, ofertanții interesați vor avea costuri în adaptarea tramvaielor existente pentru a le aduce la numărul minim de 56 de locuri, în timp ce Astra Vagoane are deja un model de tramvai configurat pentru parametrul impus.

[208] Or, specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici acces egal la procedură și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici. În același sens, principiile fundamentale ale achizițiilor publice includ nediscriminarea, tratamentul egal și proporționalitatea.

[209] Problema juridică nu este, prin urmare, că un tramvai al Astra Vagoane dispune de 56 de locuri, ci că Autoritatea Contractantă a preluat în documentație exact un parametru caracteristic unei

soluții existente pe piață, fără să demonstreze de ce acest parametru este necesar pentru satisfacerea propriilor nevoi.

[210] Efectul concurențial trebuie analizat prin raportare la această lipsă de justificare, și anume faptul că existența unei specificații tehnice nu poate fi apărată numai prin posibilitatea teoretică a altor producători de a o îndeplini, dacă alegerea concretă a parametrului nu pornește de la o nevoie obiectivă și proporțională a autorității, ci produce avantajul unei configurații deja existente.

[211] Mai mult, rezultatul este în contradicție chiar cu obiectivele declarate prin documentația de atribuire. Autoritatea Contractantă identifică lipsa de atractivitate a serviciului de tramvai ca una dintre cauzele reducerii numărului de pasageri și declară că modernizarea flotei urmărește inclusiv îmbunătățirea confortului pasagerilor.

[212] Cu toate acestea, pentru unul dintre elementele care influențează în mod direct experiența călătorului, respectiv posibilitatea de a călători așezat, este prevăzut un nivel extrem de redus, fără nicio justificare și fără stabilirea unui standard minim de confort.

[213] În aceste condiții, cerința referitoare la cele minim 56 de locuri apare ca nefundamentată, disproporționată și susceptibilă să restrângă nejustificat concurența, prin avantajarea unei configurații tehnice care corespunde deja, în mod exact, produsului Astra Imperio Metropolitan, care are exact parametrul de 56 de locuri.

9. NECORELAREA TERMENULUI DE OFERTARE CU POSIBILITATEA CLARIFICĂRII CERINȚELOR ȘI PROCEDURILOR AFER ÎNCALCĂ TRANSPARENȚA ȘI RESTRÂNGE CONCURENȚA.

[214] Prin secțiunea 3.4 din Caietul de Sarcini (p. 6–7), Autoritatea Contractantă instituie mai multe obligații distincte privind autorizarea furnizorului și demonstrarea conformității tramvaiului. La ofertare, operatorul economic trebuie să prezinte certificatul de omologare tehnică de tip emis într-o țară a Comunității Europene, cu anexele aferente, precum și Declarația-angajament din Anexa 9. Documentul emis de Autoritatea Feroviară Română (**AFER**) aplicabil configurației ce va fi livrată și autorizația de furnizor trebuie obținute până la recepția capului de serie. Caietul de Sarcini precizează expres că nu se solicită la ofertare un certificat AFER final pentru tramvaiul configurat special pentru Municipiul București.

[215] Cerințele de la p. 6–7 nu au o relevanță pur formală. Caietul de Sarcini prevede supunerea specificației tehnice de produs avizării Achizitorului și ulterior AFER, în termen de două luni de la semnarea contractului.

[216] Mai mult, potrivit p. 7 din Caietul de Sarcini, ofertantului declarat câștigător îi revine stabilirea modalității tehnice și administrative prin care va obține omologarea tehnică/agrementul tehnic pentru integrarea eventualelor diferențe față de varianta ofertată.

[217] Nerespectarea condițiilor privind documentele necesare înainte de recepția capului de serie este asociată cu rezilierea contractului, reținerea garanției de bună execuție și aplicarea clauzelor referitoare la daune. În aceste condiții, evaluarea traseului de autorizare și a consecințelor sale nu poate fi amânată integral până după atribuirea contractului.

[218] Aceste specificații reprezintă veritabile specificații ilicite, care se impun a fi sancționate cu înlăturate din Caietul de Sarcini, pentru motivele dezvoltate mai jos:

[219] **În primul rând, termenul de ofertare nu asigură obținerea în timp util a informațiilor necesare de la AFER.** Pentru a-și fundamenta oferta tehnică și financiară, operatorul economic trebuie să cunoască etapele, documentele și verificările necesare obținerii omologării tehnice ori agrementului tehnic aplicabil configurației propuse. În mod evident, toate acestea pot fi obținute ca urmare a formulării unei solicitări concrete adresate AFER în acest sens, care, în speță, a și fost formulată de către Skoda, fiind înregistrată la AFER cu nr. 15353/13.11.2026.

[220] Cu toate acestea, calendarul Procedurii de Atribuire nu permite obținerea acestor informații extrem de relevante.

[221] Între publicarea Procedurii de Atribuire, la 5 noiembrie 2026, și data-limită de depunere a ofertelor, 10 decembrie 2026, există un interval de 35 de zile calendaristice.

[222] Orice solicitare adresată AFER în regimul general al petițiilor se soluționează în termen de 30 de zile de la înregistrare, potrivit art. 8 alin. (1) din *OG nr. 27/2022 privind reglementarea activității de soluționare a petițiilor* **(OG nr. 27/2022)**.

[223] Dacă soluționarea solicitării necesită o informare și o cercetare mai amănunțită, cum în mod evident este cazul pentru genul de solicitări menționate în cadrul prezentei secțiuni, termenului poate fi prelungit cu încă 15 zile[10], termenul de soluționare devenind astfel de 45 de zile.

[224] Totodată, arătăm că ŠKODA a formulat o astfel de solicitare și a fost informată de AEFER că pentru soluționare sunt necesare 45 de zile.

[225] Rezultă că, inclusiv în ipoteza înregistrării unei solicitări chiar în ziua publicării documentației, răspunsul AFER și, implicit deținerea de către operatorul economic a tuturor informațiilor

10 A se vedea art. 9 din OG nr. 27/2022

necesare luării deciziei de participare și formulării ofertei, va fi comunicat cu depășirea termenului limită de depunere a ofertei.

[226] Posibilitatea unui răspuns mai rapid nu înlătură această necorelare, deoarece pregătirea unei oferte (și implicit luarea deciziei comerciale de participare la o Procedura de Atribuire) nu poate fi condiționată de presupunerea că o instituție publică va răspunde într-un interval mai scurt decât cel prevăzut de lege.

[227] **În al doilea rând, incertitudinea privește însuși conținutul angajamentului pe care ofertantul trebuie să și-l asume.** Pentru o platformă deja omologată într-un alt stat membru, dar care necesită adaptări la cerințele Municipiului București, operatorul trebuie să poată evalua relevanța documentelor existente, documentația suplimentară necesară, verificările ori încercările aplicabile și succesiunea etapelor administrative.

[228] Simpla indicare în Caietul de Sarcini a actelor normative și a documentului final nu rezolvă, prin ea însăși, toate aceste întrebări pentru configurația ofertată. În măsura în care sunt necesare lămuriri ale AFER, lipsa posibilității reale de a le obține și utiliza înainte de ofertare împiedică evaluarea suficient de sigură a obligațiilor asumate.

[229] Împrejurarea că documentul AFER final este cerut la recepția capului de serie nu înlătură această dificultate. Momentul îndeplinirii unei obligații este distinct de momentul la care trebuie evaluate fezabilitatea și costul său.

[230] Or, Caietul de Sarcini impune includerea în prețul ofertei a tuturor produselor, serviciilor și activităților solicitate, precum și a taxelor necesare. Ofertantul trebuie, așadar, să își fundamenteze prețul și calendarul înainte de a ști cu suficientă precizie întinderea demersurilor pe care se angajează să le realizeze pe cheltuiala și riscul propriu.

[231] **În al treilea rând, această incertitudine afectează participarea și comparabilitatea ofertelor.** Un operator care dispune deja de experiență și documente relevante pentru procedura națională poate evalua mai ușor demersurile necesare. În schimb, un producător care trebuie să clarifice tratamentul unei configurații omologate în alt stat membru poate fi obligat fie să includă în preț rezerve pentru costuri și durate incerte, fie să își asume riscuri insuficient determinate, fie să renunțe la participare.

[232] În aceste condiții, diferențele de preț pot reflecta ipoteze diferite privind întinderea procedurilor și nivelul riscurilor asumate, iar nu eficiența soluțiilor propuse pentru executarea acelorași obligații. Efectul trebuie analizat împreună cu termenul de livrare de 28 de luni și cu sancțiunile prevăzute pentru neobținerea documentelor necesare. O declarație-angajament nu poate înlocui posibilitatea reală de a evalua obligația pe care o consacră.

[233] În această configurație specificațiile vizate în prezenta secțiune încălcă principiile transparenței, tratamentului egal și proporționalității, prevăzute de art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, precum și crearea unor obstacole nejustificate concurenței efective, contrar art. 155 alin. (6) și Normelor Relevante privind Concurența.

10. DEFINIREA INSUFICIENTĂ A OBLIGAȚIILOR DE SECURITATE CIBERNETICĂ ȘI A COSTURILOR AFERENTE ÎNCALCĂ PRINCIPIUL TRANSPARENȚEI.

[234] Autoritatea Contractantă încalcă principiul transparenței prin definirea insuficientă a obligațiilor de securitate cibernetică și a serviciilor aferente. Ofertantul trebuie să stabilească un preț care să acopere executarea contractului, însă documentația de atribuire nu îi permite să determine cu suficientă precizie ce activități de protecție și întreținere informatică trebuie să execute, pentru ce sisteme, pe ce perioadă și cu ce repartizare a responsabilităților.

[235] Lipsa acestor informații împiedică evaluarea costurilor înainte de depunerea ofertei și lasă nedeterminată întinderea prestației asumate.

[236] **Mai întâi, este necesar să explicăm ce înseamnă securitatea cibernetică în cazul unui tramvai.** Tramvaiele includ calculatoare și programe care comandă și supraveghează funcțiile vehiculului, identifică defecțiunile, asigură comunicațiile și informează călătorii. Aceste sisteme necesită protecție împotriva accesului și modificărilor neautorizate inclusiv atunci când comunică numai cu alte echipamente sau cu instrumentele de întreținere, fără o conexiune directă la internet.

[237] Gestionarea vulnerabilităților presupune identificarea slăbiciunilor informatice, evaluarea riscurilor și remedierea lor. Remedierea poate necesita modificări ale programelor, denumite corecții software sau *„patch-uri”*, care trebuie testate pentru compatibilitate înainte de instalare, astfel încât să nu afecteze funcționarea vehiculului.

[238] Aceste activități generează costuri de proiectare, configurare, testare și documentare, precum și cheltuieli recurente cu specialiștii și intervențiile. Furnizarea unei actualizări este distinctă de instalarea și verificarea ei pe fiecare tramvai, operațiuni care pot necesita inclusiv oprirea temporară a vehiculului.

[239] **În primul rând, cadrul european de securitate cibernetică trebuie avut în vedere încă de la fundamentarea ofertei.** Regulamentul (UE) 2024/2847 privind cerințele orizontale de securitate cibernetică pentru produsele cu elemente digitale, cunoscut sub denumirea *Cyber Resilience Act* (**CRA**), se aplică, în principal, de la 11 decembrie 2027, act normativ care este aplicabil inclusiv sistemelor informatice și programelor care rulează pe tramvaiele ce formează obiect al Procedurii de Atribuire.

[240] În raport cu termenul de livrare de 28 de luni, obligațiile CRA trebuie evaluate încă de la ofertare. Art. 13 și anexa I privesc evaluarea riscurilor, protecția produsului, gestionarea vulnerabilităților și actualizările de securitate. Îndeplinirea acestor obligații generează costuri care trebuie avute în vedere în prețul ofertat.

[241] Conformitatea la livrare trebuie delimitată de activitățile ulterioare de suport. Perioada legală de suport se stabilește potrivit criteriilor CRA privind utilizarea așteptată a produsului și este distinctă de garanția contractuală. Furnizarea unei actualizări, instalarea ei pe vehicule, monitorizarea sistemelor și intervenția la incidente sunt activități diferite, cu resurse și costuri proprii.

[242] **În al doilea rând, documentația de atribuire nu delimitează suficient prestațiile care trebuie incluse în preț. Nu se face nicio referire la CRA.** Documentația de Atribuire trebuia să precizeze sistemele acoperite, durata serviciilor, condițiile intervențiilor și responsabilitățile furnizorului și operatorului. În particular, trebuia stabilit cine identifică vulnerabilitățile, obține și testează corecțiile, aprobă și execută instalarea lor. Dacă se solicită întreținere pentru întreaga durată de exploatare, conținutul și durata acesteia trebuie definite de la ofertare, distinct de obligațiile legale minime.

[243] Costurile includ analiza riscurilor, configurarea protecției, testarea și documentarea, precum și activitățile recurente de urmărire a vulnerabilităților, pregătire și verificare a actualizărilor și intervenție pe vehicule. Întinderea acestor activități determină resursele necesare și prețul. O clauză generală de respectare a legislației lasă nedefinit conținutul serviciilor suplimentare solicitate și expune furnizorul unor costuri insuficient determinate.

[244] **Această incertitudine încalcă principiul transparenței prevăzut de art. 2 alin. (2) lit. d) din Legea nr. 98/2016.** Ofertanții pot calcula prețuri pentru prestații diferite, în funcție de propriile presupuneri asupra duratei și întinderii serviciilor, ceea ce afectează comparabilitatea ofertelor și tratamentul egal. Astfel, documentația de atribuire trebuia să cuprindă în mod expres activitățile, durata, responsabilitățile și criteriile de recepție, precum și a modul de includere în preț a conformării legale și a serviciilor suplimentare.

[245] În concret, efectul direct al definirii insuficiente a obligațiilor de securitate cibernetică și a costurilor aferente prin Documentați de Atribuire este următoarea:

- Un ofertant poate considera că aceste servicii de securitate cibernetică (astfel cum au fost descrise în prezenta secțiune) nu sunt necesare sau că amploarea acestora va fi minimă și, în consecință, fie să nu includă deloc costurile aferente în prețul ofertei, fie să majoreze doar marginal prețul pentru a le acoperi.

- Un alt ofertant poate adopta o abordare mai prudentă și mai diligentă, având în vedere o sferă mai largă a serviciilor ce urmează a fi prestate și incluzând în prețul ofertei toate costurile aferente acestora.

[246] Astfel, încălcarea principiului transparenței este evidentă, Documentația de Atribuire neavând toate informații complete în baza cărora operatorii economici și își poată formula ofertele.

11. REFERINȚELE ERONATE ȘI NECORELATE LA STANDARDE TEHNICE ÎNCALCĂ PRINCIPIUL TRANSPARENȚEI ȘI ÎMPIEDICĂ FUNDAMENTAREA UNOR OFERTE COMPARABILE.

[247] Referințele tehnice eronate și necorelate împiedică stabilirea certă a obligațiilor de conformare cu cerințele impuse de Autoritatea Contractantă. Din această perspectivă, Caietul de Sarcini conține următoarele neregularități:

- „EN 51121/2015", în tabelul încercărilor de interferență, deși lista generală indică seria EN 50121
- „CEI 801", fără partea și ediția aplicabile
- IEC 61133:1992, în paralel cu SR EN IEC 61133:2022
- UIC 505-1:2006, document înlocuit de IRS 50505-1
- UIC 560:2002, al cărui raport cu documentele succesoare trebuie precizat
- ISO 2631-2:2003, înlocuit de ediția 2026 și destinat vibrațiilor în clădiri, a cărui utilizare trebuie delimitată de evaluarea expunerii persoanelor din tramvai
- „UIC 512:19789", cu un an evident eronat
- „CEI 571", fără ediție și fără precizarea raportului cu IEC 60571:2012 și SR EN 50155:2021.
- UIC 564-2:1991, pentru care trebuie stabilit dacă rapoartele de încercare întocmite potrivit altor referințe de protecție la incendiu sunt acceptate ca dovezi echivalente.
- Standardele UIC sunt de regulă atribuite vagoanelor de călători și în mare măsură nu sunt aplicabile pentru transportul urban pe șină. Tramvaiele sunt în mare măsură supuse respectării standardelor EN, sau SR EN. Caietul de Sarcini, însă, utilizează standarde tehnice neaplicabile tramvaielor și omite să impună respectarea unor norme de bază, cum ar fi protecția anti-incendiu reglementată de EN 45545 – care este standardul european armonizat privind protecția la foc și siguranța la incendiu pentru vehiculele feroviare.

[248] Versiunea actuală: EN 45545 este o serie de standarde formată din mai multe părți. Pentru partea 2 (cerințe privind comportarea la foc a materialelor și componentelor), versiunea în vigoare este: EN 45545-2:2020+A1:2023, publicată de CEN la 11 octombrie 2023. Standardele sunt, ca regulă, specificații tehnice cu aplicare voluntară pentru Autoritatea Contractanta, ci nu acte normative. Includerea lor în caiet le conferă relevanță contractuală, cu respectarea reglementărilor obligatorii și a echivalenței impuse de lege. Retragerea unei ediții reclamă precizarea referinței și a justificării tehnice.

[249] În această procedură, necorelările lasă ofertantului sarcina de a presupune ce ediție prevalează, ce încercări de tip trebuie efectuate și ce dovezi vor fi acceptate la verificarea conformității și la recepție, inclusiv în raport cu documentația necesară omologării/agrementării. Rezultă costuri și riscuri diferite, incompatibile cu fundamentarea unor oferte comparabile.

[250] Prin indicarea unor referințe tehnice eronate și necorelate, Autoritatea Contractantă încalcă art. 154 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, care impune informarea completă, corectă și precisă a ofertanților, precum și principiile transparenței și tratamentului egal, prevăzute de art. 2 alin. (2) lit. b) și d).

[251] Practic, în această situații, ofertanții sunt obligați să își stabilească singuri ipotezele privind edițiile aplicabile și încercările necesare, astfel încât ofertele pot privi obligații și costuri diferite. Nelegalitatea constă în lipsa unei baze tehnice clare și comune pentru elaborarea și compararea ofertelor.

12. LIPSA UNUI CALENDAR CONCRET ȘI A CONDIȚIILOR DE ACCES LA VIZITELE DE PREZENTARE ÎNCALCĂ TRANSPARENȚA ȘI AFECTEAZĂ CONCURENȚA.

[252] La p. 8, Caietul de Sarcini obligă ofertantul să evalueze calea de rulare, inclusiv în unitățile de exploatare, mobilierul stradal și dotările unităților de întreținere și exploatare, cu ocazia unei vizite de prezentare organizate pentru toți ofertanții. Totodată, prevede: *„Pentru vizita de prezentare se va rezerva un interval de 3 zile lucrătoare succesive în perioada depunerii solicitărilor de clarificări de către potențialii ofertanți."*

[253] La p. 11 se reia obligația cunoașterii infrastructurii cu ocazia vizitei. Secțiunea 3.5.6, de la p. 58, prevede accesul posibililor ofertanți la facilitățile de mentenanță și exploatare și vizitarea unităților desemnate de achizitor, pentru ca furnizorul să poată include în ofertă toate sculele, dispozitivele și verificatoarele (SDV-urile), precum și dispozitivele de lucru necesare.

[254] **În primul rând, durata anunțată nu ține locul unui calendar și al unor reguli de acces.** Caietul de Sarcini nu identifică cele trei zile, orele de desfășurare, termenul și modalitatea de

înscriere, persoana ori structura care organizează accesul, locurile de întâlnire şi programul pe amplasamente.

[255] Nu stabileşte nici condiţiile concrete în care specialiştii ofertanţilor pot examina dotările, efectua măsurători şi obţine datele tehnice necesare verificării compatibilităţii. Trimiterea generală la perioada solicitărilor de clarificări nu permite planificarea unei echipe tehnice şi nu arată cât timp rămâne după vizită pentru analiză, întrebări şi definitivarea ofertei.

[256] **În al doilea rând, vizita are un rol direct în stabilirea soluţiei tehnice şi a preţului.** Chiar Autoritatea Contractantă leagă vizitarea facilităţilor de identificarea echipamentelor şi dispozitivelor care trebuie ofertate. Compatibilitatea cu strungurile pentru bandaje, instalaţiile de ridicare, canalele şi rampele de lucru existente determină ce dotări pot fi utilizate şi ce dispozitive suplimentare sunt necesare.

[257] Ofertantul trebuie să poată transforma constatările din teren în cerinţe de proiectare, liste de furnituri şi costuri, înainte de asumarea ofertei.

[258] Această nevoie este accentuată de angajamentul cerut la p. 8 privind cunoaşterea stării şi particularităţilor infrastructurii şi de asumarea, prin Anexa 9, pct. 5, de la p. 90, a funcţionării tramvaiului pe infrastructura căii de rulare şi a reţelei de electroalimentare, inclusiv în unităţile de exploatare. Autoritatea solicită asumarea compatibilităţii cu situaţia concretă din teren, dar lasă insuficient definite condiţiile în care ofertantul poate verifica acea situaţie. Declaraţia-angajament nu poate suplini accesul efectiv la informaţiile necesare fundamentării sale.

[259] **În al treilea rând, lipsa unor condiţii clare de informare consolidează avantajul informaţional al furnizorului anterior, Astra Vagoane.** Experienţa livrării unor vehicule destinate acestei reţele îi oferă o bază practică de evaluare a compatibilităţii şi a cerinţelor de exploatare pe care un producător fără o asemenea experienţă locală trebuie să o dobândească prin documentaţia comunicată şi prin verificările din teren. Avantajul priveşte infrastructura şi facilităţile deja cunoscute din executarea contractului anterior.

[260] În lipsa unui mecanism previzibil de acces pentru ceilalţi operatori, această diferenţă de informaţie se reflectă în ofertare. Producătorul care cunoaşte condiţiile locale poate estima mai precis adaptările şi dotările necesare.

[261] Concurentul care nu le poate verifica în timp util trebuie să includă rezerve pentru costuri incerte, să îşi asume riscul unor adaptări ne-bugetate sau să renunţe la participare. Astfel, preţurile pot reflecta niveluri diferite de cunoaştere a aceleiaşi infrastructuri, nu numai eficienţa soluţiilor concurente.

[262] Autoritatea Contractantă trebuie să asigure accesul efectiv la informațiile relevante ale achiziției, astfel încât experiența furnizorului anterior să nu fie amplificată de lipsurile propriei documentații.

[263] **Deficiența descrisă încalcă obligația de informare completă, corectă și precisă prevăzută de art. 154 alin. (1) din Legea nr. 98/2016 și principiile transparenței și tratamentului egal consacrate de art. 2 alin. (2) lit. b) și d).** Relevanța calendarului rezultă și din art. 152 alin. (2). Atunci când ofertele nu pot fi elaborate decât după vizitarea amplasamentului ori consultarea la fața locului a documentelor suplimentare, perioada de ofertare trebuie să asigure posibilitatea reală și efectivă de obținere a informațiilor necesare și să depășească minimul legal aplicabil.

[264] În speță, chiar Caietul de Sarcini impune evaluarea infrastructurii prin vizită și leagă aceasta de conținutul ofertei. Calendarul trebuie, prin urmare, să permită atât accesul, cât și utilizarea rezultatelor vizitei înainte de depunerea ofertei. Menținerea incertitudinii creează un obstacol informațional nejustificat concurenței efective, contrar art. 155 alin. (6).

13. NECORELAREA TERMENULUI DE LIVRARE CU DATA-LIMITĂ DE 31 DECEMBRIE 2029 ȘI CU DURATA PROCEDURII DE ATRIBUIRE.

[265] Art. 6.2 și 14.5 din Contract prevăd livrarea tuturor tramvaielor în maximum 28 de luni, luna 1 fiind luna imediat următoare semnării contractului. În schimb, Anexa 6 impune raportarea la calendarul general al proiectului, nu la durata efectivă a Contractului, și menționează că până la 31 decembrie 2029 trebuie finalizate livrarea, recepția, punerea în funcțiune, plata și includerea sumelor în cereri de plată sau rambursare. Nu rezultă clar care dintre repere prevalează dacă semnarea contractului intervine la o dată care nu mai permite parcurgerea celor 28 de luni și finalizarea etapelor ulterioare până la data-limită.

[266] Orice prelungire a evaluării ofertelor, soluționare a contestațiilor sau altă întârziere a atribuirii ar putea astfel reduce timpul efectiv disponibil Furnizorului, fără ca acesta să cunoască la ofertare durata reală de execuție. Documentația nu precizează dacă termenul ofertat se păstrează de la semnare, dacă se comprimă pentru respectarea datei de 31 decembrie 2029 și cine suportă consecințele întârzierilor neimputabile Furnizorului. Incertitudinea afectează planificarea producției, prețul și comparabilitatea ofertelor, cu atât mai mult cu cât termenul de livrare constituie factor de evaluare și este însoțit de penalități. Sunt astfel încălcate obligația de informare completă, corectă și precisă prevăzută de art. 154 alin. (1) și principiile transparenței și proporționalității prevăzute de art. 2 alin. (2) lit. d) și e) din Legea nr. 98/2016.

[267] Solicităm obligarea Autorității Contractante la modificarea și corelarea art. 6.1, 6.2, 14.5 din Contract, a Anexei 6 și celorlalte documente aferente Procedurii de Atribuire si a regulilor de

evaluare a termenului de livrare, prin stabilirea unui calendar univoc și fezabil, cu precizarea momentului de început, a timpului necesar recepției și plății și a efectelor întârzierii atribuirii. Remedierea trebuie să excludă comprimarea automată a termenului ofertat și transferarea asupra Furnizorului a răspunderii pentru întârzieri neimputabile acestuia, fără a presupune că data-limită a finanțării poate fi prelungită automat.

14. CONDUITA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI ULTERIOARĂ INIȚIERII PROCEDURII DE ATRIBUIRE CONFIRMĂ DEFICIENȚELE DOCUMENTAȚIEI CONTESTATE.

[268] Ulterior inițierii Procedurii de Atribuire, Municipiul București a inițiat consultarea pieței identificată prin anunțul MC1040108 (**Anexa nr. 18**), pentru determinarea valorilor estimate și a graficului de livrare aferente achiziționării a 10 tramvaie noi unidirecționale, din gama de 36 m, a 10 tramvaie noi unidirecționale, din gama de 27 m, și a 10 tramvaie noi bidirecționale, din gama de 27 m. Operatorii interesați sunt invitați să transmită prin e-mail prețuri orientative unitare și totale, în lei fără TVA, defalcate conform specificațiilor tehnice și condițiilor minimale anexate, precum și informații privind graficul de livrare.

[269] Consultarea privește, așadar, o achiziție distinctă, nu lotul de 79 de tramvaie contestat. Relevanța sa rezultă însă din suprapunerea parțială a obiectului — tramvaie unidirecționale din gama de 36 m — și din verificarea tocmai a parametrilor economici și temporali criticați aici.

[270] **În primul rând, demersul constituie un indiciu suplimentar al necesității verificării fundamentării valorii estimate și a termenului de livrare.** Autoritatea solicită pieței repere actuale pentru produse parțial similare, deși a stabilit deja, pentru cele 79 de tramvaie, valoarea estimată și calendarul contestate. Această succesiune sugerează că însăși Autoritatea Contractantă a identificat nevoia clarificării realismului prețurilor și duratelor disponibile pe piață.

[271] Potrivit art. 139 alin. (1) și (3) din Legea nr. 98/2016, consultarea pieței servește pregătirii achiziției, anterior inițierii procedurii, iar utilizarea rezultatelor nu trebuie să denatureze concurența ori să încalce nediscriminarea și transparența. Municipiul București nu poate suplini retroactiv, printr-o consultare ulterioară a pieței, îndeplinirea cerinței legale de fundamentare a valorii estimate anterior inițierii Procedurii de Atribuire. Legalitatea documentației trebuie apreciată în raport cu fundamentarea existentă la momentul lansării procedurii, iar nu cu justificări construite ulterior.

[272] **În al doilea rând, solicitarea unor prețuri defalcate în timpul pregătirii ofertelor creează un risc distinct privind informațiile comerciale sensibile.** Deși orientative și aferente altei achiziții, aceste date pot dezvălui repere ale politicii de preț și costurilor producătorilor interesați inclusiv de Procedura de Atribuire. Prețul reprezintă un element esențial al

competiției, astfel încât colectarea anticipată a unor asemenea informații echivalează cu o divulgare a viitoarei oferte financiare în Procedura de Atribuire.

[273] În contextul avantajelor acordate Astra Vagoane prin cerințele criticate anterior, colectarea acestor repere este susceptibilă să alimenteze suspiciunea favorizării sale, dacă informațiile individuale ar deveni accesibile acestui operator ori ar fi folosite selectiv pentru ajustarea condițiilor competiției.

15. LIPSA UNOR CERINȚE ADECVATE DE SIGURANȚĂ ACTIVĂ NU ASIGURĂ NIVELUL DE PROTECȚIE AȘTEPTAT DE LA TRAMVAIE NOI ȘI IGNORĂ SOLUȚIILE MODERNE DISPONIBILE PE PIAȚĂ.

[274] Documentația de Atribuire nu solicită, echiparea tramvaielor cu un sistem inteligent de limitare a vitezei (Intelligent Speed Limiter — **ISL**) sau cu o soluție echivalentă de protecție împotriva depășirii vitezei admise pe sectoarele relevante ale rețelei. Critica privește absența unei cerințe funcționale de siguranță activă, deși achiziția urmărește modernizarea transportului public prin furnizarea a 79 de vehicule noi. Simpla înnoire a flotei nu garantează valorificarea progreselor tehnologice în protecția călătorilor și a celorlalți participanți la trafic.

[275] **În primul rând, riscurile de exploatare nu pot fi tratate ca o preocupare abstractă.** Recent, pe 14 noiembrie 2026, două tramvaie Imperio Metropolitan (produse de Astra Vagoane și furnizate Municipiului București în cadrul Procedurii de Atribuire Anterioară) au fost implicate într-o coliziune în zona intersecției Calea 13 Septembrie–Șoseaua Progresului. Acest eveniment ilustrează importanța evaluării explicite a riscurilor locale atunci când se stabilesc dotările de siguranță ale unei flote noi (**Anexa nr. 19**).

[276] Un sistem de limitare inteligentă a vitezei poate constitui o protecție suplimentară față de intervenția conducătorului. În esență, ISL este o soluție tehnică care determină poziția vehiculului și limitează automat viteza pe anumite sectoare de cale, pentru reducerea riscului de deraiere prin supraviteză. Aceasta permite raportarea la limitele aferente traseului și adaptarea manevrei de frânare – **Anexa nr. 20**

[277] ŠKODA deține această tehnologie și o poate implementa, însă este exclus ca implementarea acesteia să poată fi făcută la valoarea estimată din Procedura de Atribuire.

[278] **În al doilea rând, asemenea funcții nu reprezintă o posibilitate pur teoretică sau o particularitate a unui singur producător, fiind un standard un domeniu.** Cu titlu exemplificativ, arătăm Alstom prezintă soluții de asistență pentru tramvaie care includ prevenirea supravitezei, în timp ce Rowe Hankins oferă protecție independentă cu monitorizarea vitezei și intervenție automată – **Anexa nr. 21** .

[279] În aceste condiții, Autoritatea Contractantă trebuia să analizeze necesitatea funcției prin raportare la propria rețea și să justifice nivelul de protecție ales.

[280] În acest sens, omisiunea trebuie analizată împreună cu rigiditatea altor specificații contestate. Documentația de Atribuire fixează în detaliu parametri constructivi și termene restrictive, fără să solicite expres funcția de protecție împotriva supravitezei semnalată de Contestatoare. În lipsa unei analize de risc și a unei justificări tehnice, nu rezultă de ce Autoritatea Contratantă consideră suficient nivelul minim astfel configurat.

[281] **În al treilea rând, valoarea estimată nu permite includerea sistemului ISL în configurația ofertată.** În limita bugetului stabilit pentru cele 79 de tramvaie și în condițiile îndeplinirii cumulative a celorlalte cerințe tehnice și contractuale, din punct de vedere comercial, nu se poate include și sistemul ISL în prețul ofertei.

[282] Nu este vorba, așadar, despre simpla lipsă a unui stimulent pentru ofertarea unei dotări suplimentare, ci despre insuficiența bugetului pentru furnizarea unei configurații care să integreze și această protecție. Omiterea cerinței de echipare cu ISL, coroborată cu valoarea estimată insuficientă, conduce astfel la o achiziție în care această funcție de siguranță rămâne în afara configurației care în mod obiectiv pot fi oferite de operatorii economici interesați.

[283] În consecință, Autoritatea Contractantă nu poate lăsa includerea acestei funcții de siguranță exclusiv la inițiativa ofertanților, menținând în același timp un buget care, potrivit evaluării Contestatoarei, nu permite integrarea sa.

***

Pentru toate aceste motive, solicităm Consiliului ca prin decizia pe care o va pronunța să dispună:

1. Suspendarea Procedurii de Atribuire până la data soluționării prezentei contestații, în temeiul dispozițiilor art. 22 și art. 23 din Legea nr. 101/2016

2. În principal, să constate neconformitatea Documentației de Atribuire și, pe ca cale de consecință să dispună remedierea acesteia prin eliminarea/ amendarea cerințelor/ specificațiilor nejustificate și/ sau nelegale, astfel cum este detaliat în cuprinsul prezentei contestații, în tot cuprinsul Documentației de Atribuire unde se face referire la acestea

3. În subsidiar, în măsura în care remedierea viciilor Documentației de Atribuire nu este posibilă, solicităm anularea Procedurii de Atribuire în raport de prevederile art. 26 alin. (7) din Legea nr. 101/2016

În drept: temeiurile invocate în cadrul prezentei

Probe: înscrisuri conform opisului de mai jos

În susținerea prezentei Contestații, pe lângă înscrisurile atașate, înțelegem să ne folosim și de documentele și informații constituind documentația de atribuire, înscrisuri care urmează a fi transmise Consiliului în copie de către Autoritatea Contractantă, ca parte a dosarului de achiziție publică, potrivit art. 18 și 19 din Legea nr. 101/2016

Anexa nr. 1	Împuternicire avocațială
Anexa nr. 2	Documentația de Atribuire
Anexa nr. 3	Catalog de prezentare ŠKODA
Anexa nr. 4	Comunicat de presă din care rezultă aprecierea operatorului local cu privire la fiabilitatea tramvaielor produse de ŠKODA
Anexa nr. 5	Comunicat al Municipiului București din care rezultă încheierea contractului de furnizare a 100 de troleibuze cu Astra Vagoane
Anexa nr. 6	Capturi de ecran de pe site-ul producătorului Siemens confirmand aspecte tehnice privind industria relevantă
Anexa nr. 7	Înscrisuri cu privire la mai multe proceduri de atribuire orgnizate în alte orașe din Uniunea Europeană în care nu s-a solicitat o lungime exact a tramvaiului
Anexa nr. 8	Înscrisuri cu privire la mai multe proceduri de atribuire orgnizate în alte orașe din România în care nu s-a solicitat o lungime exact a tramvaiului (*depuse în extras*)
Anexa nr. 9	Înscrisuri relevante în legătură cu Procedura de Atribuire din 2018
Anexa nr. 10	HCGMB nr. 690/03.12.2022, Anexa nr. 1 la această și o serie de atricole de presă care confirmă lungimea e 36 m a tramvaielor Astra Imperio Metropolitan
Anexa nr. 11	Înscrisuri care confirmă lungimea modelelor de tramvai pentru diverși producători
Anexa nr. 12	Înscrisuri cu privire la termenele de livrare a tramvaielor din alte procedure de achiziție din Uniunea Europeană
Anexa nr. 13	Înscrisuri care confirm că termenul de livrare prevăzut de Documentația de Atribuire este nerealist
Anexa nr. 14	Înscrisuri cu privire la procedurile de achiziței din alte orașe ale Uniunii Europene cu privire la raportul dintre masa pe osie și autonomia solicitată
Anexa nr. 15	Înscrisuri cu privire la tramvaiele livrare de Astra Vagoane în perioada relevantă
Anexa nr. 16	Extras din portalul lege.5 cu privire la cifra de afaceri a Astra Vagoane în ultimii 3 ani
Anexa nr. 17	Înscrisuri din care rezultă valoarea procedurilor de atribuire pentru alte orașe din Uniunea Europeană
Anexa nr. 18	Consultarea de piața inițiată de Municipiul București prin anunțul MC1040108
Anexa nr. 19	Articol de presă cu privire la accidentul în care au fost implicate tramvaiele Astra Imperio Metropolitan

Anexa nr. 20	Captura de ecran de pe site-ul ŠKODA cu privire la sistemul ISL
Anexa nr. 21	Capturi de ecran care confirmă că și alți producători au sisteme de protecție asemănătoare

ŠKODA TRANSPORTATION a.s

prin

Radu Tărăcilă Pădurari Retevoescu SCA

Avocat Alexandru Stănoiu

BAROUL BUCUREȘTI
RADU TĂRĂCILĂ PĂDURARI RETEVOESCU
1
SOCIETATE CIVILĂ DE AVOCAȚI

Avocat Șerban Nițulescu