schonherr



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

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

Email office@cnsc.ro

Fax +40213104642 / +40218900745

Spre știință: **Municipiul București**

Adresa B-dul. Regina Elisabeta, nr 47, sector 5, București, România

Email directiaproceduri@pmb.ro

Tel. +40 213055530

Fax +40 213055587

În atenția Dlui Florin Huza-Avram

Referitor la: Contestație documentație de atribuire având anunț de participare **CN1098080/05.11.2026**

DOMNULE PREȘEDINTE,

Subscrisa **POJAZDY SZYNOWE PESA BYDGOSZCZ SPÓŁKA AKCYJNA**, persoană juridică de naționalitate poloneză, cu sediul în Zygmunta Augusta 11, 85-082 Bydgoszcz, Polonia, număr de înmatriculare 0000036552, cod de înregistrare fiscală PL 554-031-17-75 („**PESA**" sau „**Contestatoarea**"), reprezentată legal de dl. Krzysztof Zdziarski (Președinte CA) și dl. Maciej Maciejewski (Vicepreședinte al Consiliului de Administrație) și convențional de **Schoenherr și Asociații SCA**, cu sediul în București, Bd. Dacia nr. 30, etaj 7, e-mail: v.stropsa@schoenherr.eu și b.ionita@schoenherr.eu, adresă la care solicităm comunicarea tuturor actelor de procedură,

Cu referire la procedura de licitație deschisă organizată de Municipiul București pentru atribuirea contractului de furnizare 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" și „Extinderea rețelei de tramvai pe artera de circulație Prelungirea Ghencea"**, cod CPV 34622100-4, publicată în SEAP prin anunțul de participare nr. CN1098080/05.11.2026 și în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria S, nr. 215/2026, anunțul nr. 769893-2026 din 05.11.2026,

în contradictoriu cu autoritatea contractantă **MUNICIPIUL BUCUREȘTI**, cu sediul în București, B-dul Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, cod poștal 050013, CIF 4267117, e-mail: directiaproceduri@pmb.ro, tel. +40 213055530, fax +40 213055587 („**Autoritatea Contractantă**" sau „**PMB**"),

în temeiul art. 8 și urm. din Legea 101/2016 *privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și*

funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor („**Legea nr. 101/2016**"), *astfel cum aceasta a fost modificată,*

formulăm prezenta

CONTESTAȚIE

privind documentația de atribuire aferentă procedurii de atribuire mai sus menționată, prin care vă solicităm să dispuneți:

1. **suspendarea procedurii de atribuire sau aplicării oricărei decizii luate de Autoritatea Contractantă, până la soluționarea prezentei contestații, în temeiul dispozițiilor art. 22 și art. 23 din Legea nr. 101/2016;**
2. **în principal, obligarea Autorității Contractante la adoptarea de măsuri de remediere în sensul clarificării / eliminării / modificării elementelor din documentația de atribuire ((i) Caietul de Sarcini, (ii) Instrucțiunile pentru ofertanți (Fișa de date), (iii) Formularul de Propunere Tehnică, (iv) Proiect Contract de Achiziție Publică Produse și (v) anexele documentelor enumerate la punctele(i) - (iv)) aferente contractului de furnizare pentru livrarea a 79 de tramvaie noi, potrivit considerentelor expuse pe larg în cele ce urmează;**
3. **prelungirea termenului-limită de depunere a ofertelor, astfel încât operatorii economici să beneficieze de un interval de timp suficient pentru elaborarea ofertelor în raport cu documentația de atribuire remediată, în temeiul dispozițiilor art. 153 din Legea 98/2016 privind achizițiile publice ("Legea nr. 98/2016");**
4. **în subsidiar, anularea întregii proceduri de atribuire, ca măsură de remediere necesară în vederea refacerii documentației de atribuire, în condițiile în care întreaga documentație de atribuire a fost structurată pentru a restrânge artificial concurența și pentru a favoriza nejustificat un anumit operator economic, făcând imposibilă adoptarea de măsuri de remediere fără ca acestea să afecteze principiile reglementate de art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016;**

pentru următoarele:

MOTIVE

A. SITUAȚIA DE FAPT

1. La data de 05.11.2026, Autoritatea Contractantă a publicat în SEAP anunțul de participare nr. CN1098080/05.11.2026 pentru atribuirea, prin licitație deschisă, a contractului de furnizare a 79 de tramvaie noi. Anunțul a fost publicat și în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria S, nr. 215/2026, sub nr. 769893-2026 (***Anexa nr. 1***).
2. Potrivit Instrucțiunilor pentru ofertanți (Fișa de Date) (***Anexa nr. 1***), valoarea estimată a contractului este de 1.404.891.774,87 lei fără TVA, criteriul de atribuire este *„cel mai bun raport calitate-preț"*, iar termenul-limită de depunere a ofertelor este **10.12.2026**, ora

15:00. Durata contractului este stabilită la 30 de luni (punctul II.2.4 Descrierea achiziției publice din Instrucțiuni pentru ofertanți).

3. Factorii de evaluare stabiliți prin Instrucțiunile pentru ofertanți sunt: (i) prețul ofertei (componenta financiară) – 50% (punctaj maxim factor: 50); (ii) garanția de tip „FULL WARRANTY" suplimentară garanției minime obligatorii – 25% (punctaj maxim factor: 25); (iii) „Capabilitatea de livrare" (redimensionarea graficului de livrare astfel încât întregul lot de 79 de tramvaie să fie livrat mai devreme decât termenul maxim de 28 de luni) – 15% (punctaj maxim factor: 15); (iv) „Capacitatea de transport (nr. total de călători)" – 10% (punctaj maxim factor: 10).

4. Anterior publicării, documentația de atribuire a făcut obiectul controlului ex ante, Agenția Națională pentru Achiziții Publice („ANAP") emițând Avizul conform condiționat nr. 11806/16.09.2026 (***Anexa nr. 4***), prin care a constatat, printre altele, că ponderea factorului „Capabilitate de livrare" poate conduce la distorsionarea rezultatului procedurii, respectiv a recomandat Autorității Contractante *"să aveți în vedere și posibilitatea utilizării și a altor factori care să vă aducă reale avantaje (factori privind protecția mediului conform art.187 alin.4^1 din Legea 98/2016)"*.

5. Contractul este finanțat din fonduri europene, prin Programul Regional București-Ilfov 2021-2027, Prioritatea 4, în baza contractelor de finanțare încheiate cu ADR București-Ilfov nr. **1949/04.12.2025** (proiectul cod SMIS 351014 – 63 de tramvaie) și nr. **1950/04.12.2025** (proiectul cod SMIS 351095 – 16 tramvaie).

6. Autoritatea Contractantă a derulat o consultare a pieței (anunțurile nr. MC1037808/14.05.2026 și MC1037959/26.05.2026) cu organizarea unei întâlniri la sediul PMB în data de 04.06.2026, la care au participat inclusiv PESA, Astra Vagoane Călători S.A., Škoda Group și Bozankaya Rayli Sistemler A.Ș.. Potrivit adresei nr. 176905/19.10.2026 privind rezultatul consultării (***Anexa nr. 5***), au fost menținute ca cerințe: livrarea unor tramvaie de 36m (lungime fixă) în condițiile prezentării la ofertare a certificatului de omologare tehnică de tip pentru un tramvai identic, livrarea tuturor celor 79 de tramvaie în maximum 28 de luni cu un ritm de minimum 4 tramvaie lunar, tramvaiele să fie construite cu minimum 6 uși duble și capacitatea minimă de 310 călători din care 56 pe scaune.

7. Consultările de piață desfășurate conform celor menționate mai sus au fost organizate pur formal, întrucât, așa cum s-a dovedit ulterior, nu au fost preluate / acceptate și operate în documentația de atribuire modificările principale solicitate de către producători, deși adoptarea acestora nu s-ar fi aflat în conflict cu necesitățile și/sau nevoile obiective ale PMB. Dimpotrivă, solicitările formulate erau compatibile atât cu obiectul contractului, cât și cu specificațiile infrastructurii de transport din București.

8. Mai mult, în cadrul consultărilor de piață, operatorii economici interesați au fost informați că procedura de achiziție va fi lansată în luna iulie 2026, însă, după cum se vede, aceasta a fost inițiată abia în noiembrie 2026 (o întârziere de aproximativ 4 luni). **Astfel, s-au pierdut câteva luni esențiale din cauza întârzierilor survenite din partea autorității contractante care reduc și mai mult termenul în care pot fi livrate tramvaiele** – având în vedere că tramvaiele trebuie livrate până la data de 31.12.2029 pentru ca Municipiul București să poată beneficia de finanțarea europeană în achiziționarea acestor tramvaie.

9. Și această întârziere profită în realitate unui singur operator economic – după cum vom detalia în cele ce urmează – deoarece prin efectul întârzierii pe care singură a provocat-o,

Autoritatea Contractantă susține ca necesară achiziționarea unui tramvai pe care doar un singur operator economic îl deține și îl poate livra în termenul impus nejustificat prin documentația de atribuire.

10. PESA este unul dintre principalii producători europeni de tramvaie, a livrat cu succes în trecut tramvaie mai multor municipalități din România și este interesată în mod direct să depună ofertă în cadrul procedurii de atribuire inițiate de Municipiul București (finanțată din fonduri europene).

11. Cu toate acestea, astfel cum vom arăta în continuare, documentația de atribuire (inclusiv Caietul de Sarcini – ***Anexa nr. 2*** și Formularul Propunere Tehnică - ***Anexa nr. 3***) conține(e) cerințe tehnice și factori de evaluare care, analizate atât individual, cât și în ansamblul lor (combinate), **descriu un singur produs existent pe piață** – tramvaiul de 36 m produs de Astra Vagoane Călători S.A. și aflat deja în exploatare în București – și împiedică orice alt producător să participe în condiții de concurență reală.

12. Modul în care este elaborată și structurată documentația de atribuire (atât Caietul de Sarcini, cât și Instrucțiunile pentru ofertanți) restrâng(e) în mod artificial concurența, impunând cerințe excesive, fără un beneficiu real economic sau de altă natură pentru Autoritatea Contractantă, prin care sunt dezavantajați în mod nejustificat alți operatori economici cu experiență și capacitate dovedite pe piața tramvaielor.

B. ADMISIBILITATEA CONTESTAȚIEI

B.1 Competența CNSC

13. Potrivit art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, CNSC este competent să soluționeze contestațiile formulate în cadrul procedurilor de atribuire, inclusiv cele privind documentația de atribuire.

B.2 Termenul de formulare a contestației

14. Termenul de formulare a contestației este de 10 zile, potrivit art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016, calculat de la data luării la cunoștință a actului considerat nelegal, respectiv de la data publicării documentației de atribuire în SEAP (05.11.2026). Termenul se împlinește la data de 16.11.2026, astfel încât prezenta contestație este formulată în termen legal.

B.3 Interesul legitim și vătămarea

15. Potrivit art.2, art. 3 alin. (1) lit. f) și art. 8 alin. (1) din Legea nr. 101/2016: *„orice persoană care se consideră vătămată într-un drept ori într-un interes legitim printr-un act al autorității contractante poate solicita anularea actului și obligarea autorității la emiterea unui act sau la adoptarea de măsuri de remediere”*. PESA are calitatea de operator economic interesat, a participat la procedura de consultare a pieței și urmărește să depună ofertă în cadrul prezentei proceduri de atribuire.

16. Vătămarea pe care PESA o suferă în este actuală: cerințele contestate din documentația de atribuire (i) fie împiedică PESA să depună o ofertă conformă (împiedică participarea cu un produs conform) – spre exemplu cerința omologării de tip pentru un tramvai identic, interdicția prototipurilor, lungimea de exact 36 m, număr minim de 310 călători, începerea livrărilor în mai puțin de 9 luni de la semnarea contractului de furnizare, pregătirea în 2 luni de la semnarea contractului a specificației tehnice de produs și în același termen obținerea avizării din partea Autorității Contractante și depunerea spre avizare la AFER,

(ii) fie diminuează în mod nejustificat pentru PESA șansele de a concura în mod corect și echitabil pentru atribuirea contractului – spre exemplu modul în care au fost structurați factorii de evaluare „Capabilitate de livrare" și „Capacitatea de transport" în criteriul de atribuire, care beneficiază în realitate exclusiv unui singur ofertant, fără beneficii reale aduse Autorității Contractante.

B.4 Cauțiunea

17. În conformitate cu art. 61^1 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, PESA a constituit cauțiunea în cuantum de 220.000 lei prin ordin de plată, recipisa de consemnare urmând a fi depusă la dosar în termenul legal.

C. CADRUL LEGAL

18. Potrivit art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, principiile care stau la baza atribuirii contractelor de achiziție publică sunt: ***nediscriminarea, tratamentul egal,*** *recunoașterea reciprocă, transparența, proporționalitatea și asumarea răspunderii.*

19. Potrivit art. 50 din aceeași lege: *„autoritățile contractante **nu vor concepe sau structura** achizițiile ori elemente ale acestora **cu scopul restrângerii artificiale a concurenței**. 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**".*[1]

20. Art. 155 alin (1) din Legea nr. 98/2016 prevede că: *„specificațiile tehnice sunt stabilite prin documentația de atribuire și definesc caracteristicile solicitate privind lucrarea, serviciul sau produsele care fac obiectul achiziției".* Art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016 prevede că: *„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".*[2]

21. Potrivit art. 156 alin. (2)-(4) din Legea nr. 98/2016, specificațiile tehnice **nu pot preciza** un anumit producător, un anumit procedeu, **un tip sau o producție specifică** care ar avea ca efect favorizarea sau eliminarea anumitor operatori economici sau produse, cu excepția **situațiilor justificate de obiectul contractului**, însoțite de mențiunea **„sau echivalent",** iar autoritatea contractantă nu poate respinge o ofertă care demonstrează, prin orice mijloace adecvate, că soluțiile propuse îndeplinesc într-un mod echivalent cerințele.

22. Art. 154 din Legea nr. 98/2016 și art. 20 din normele metodologice aprobate prin HG nr. 395/2016 *pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice* **("Normele Metodologice")** impun autorității contractante obligația de

---

[1] Art. 50 din Legea 98/2016 transpune prevederile art. 18 alin. 1 din Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE **("Directiva 2014/24/UE"):** *"(1) Autoritățile contractante îi tratează pe operatorii economici în mod egal și fără discriminare și acționează într-o manieră transparentă și proporționată. Conceptul achiziției nu se poate face cu intenția de excludere a acesteia din domeniul de aplicare al prezentei directive sau restrângerea artificială a concurenței. Se consideră că se restrânge artificial concurența în cazul în care conceptul achiziției este făcut cu intenția favorizării sau dezavantajării nejustificate a anumitor operatori economici."*

[2] Art. 155 (6) din Legea 98/2016 transpune prevederile art. 42 alin. 2 din Directiva 2014/24/UE: *"(2) Specificațiile tehnice permit accesul egal al operatorilor economici la procedura de achiziție și nu au efectul de a crea obstacole nejustificate în calea deschiderii către concurență a achizițiilor publice."*

a elabora o documentație de atribuire care să conțină toate informațiile necesare pentru a asigura operatorilor economici **o informare completă, corectă și precisă**.

23. Potrivit art. 1 alin. (2) din Normele Metodologice, autoritatea contractantă are obligația de a lua toate măsurile necesare pentru a preveni restrângerea concurenței.

24. În ceea ce privește factorii de evaluare, art. 187, art. 188 și art. 189 din Legea nr. 98/2016, coroborate cu art. 32 din Normele Metodologice, impun ca factorii de evaluare: (i) să fie legați de obiectul contractului, (ii) să reflecte un **avantaj real** pe care autoritatea contractantă îl obține prin utilizarea lor, (iii) să nu fie formali, (iv) să asigure o **concurență reală** între operatorii economici, (v) iar ponderea stabilită pentru fiecare factor să **nu conducă la distorsionarea rezultatului** procedurii.

D. MOTIVELE DE NELEGALITATE ALE DOCUMENTAȚIEI DE ATRIBUIRE

Se impune clarificarea, modificarea sau, după caz, eliminarea următoarelor cerințe din Caietul de Sarcini, Instrucțiuni pentru ofertanți (Fișa de Date), Formularul de Propunere Tehnică, Proiectul de Contract de Achiziție Publică Produse și anexele la acestea, documente care nu sunt în acord cu legislația achizițiilor publice, restrâng artificial concurența și favorizează în mod nejustificat anumiți operatori economici.

D.1 Termenul maxim de livrare de 28 de luni, ritmul minim si constant de 4 tramvaie/lună și factorul de evaluare „Capabilitate de livrare" (pct. 3.5.3 și Anexa 10 din Caietul de Sarcini; pct. 2.2 din Instrucțiuni pentru ofertanți)

25. Pct. 3.4 din Caietul de Sarcini prevede: *"Prezentul Caiet de Sarcini conţine cerinţele tehnice şi de calitate pentru achiziţia tramvaielor de 36m, cu minim 6 uşi duble"*. La pct. 3.5.3 din Caietul de Sarcini, subpunctul LIVRARE, p. 53 se prevede: *"Furnizorul va începe livrările conform graficului de livrare anexă la contract, respectiv* livrarea *tuturor tramvaielor în maxim 28 luni (luna 1 este luna imediat următoare semnării contractului de furnizare). Furnizorul este obligat să livreze tramvaiele conform graficului de livrare anexa la contract"*

26. Potrivit Anexei 10, la Caietul de Sarcini, care conține formularul indicativ de prezentare pentru "Grafic de livrare 79 tramvaie", în **Notă**, a doua referință, se menționează că: *"Ulterior livrării primului tramvai, furnizorul va asigura un ritm constant de livrare, de minim 4 lunar până la îndeplinirea integrală a obligațiilor contractuale"*.

27. Neasumarea prin ofertă a graficului de livrare, care prevede un ritm constant de minimum 4 tramvaie pe lună și finalizarea livrărilor în maximum 28 de luni, atrage neconformitatea ofertei. Deși, în urma consultării pieței, a fost eliminată cerința *expresă* privind efectuarea primei livrări în termen de *9 luni de la semnarea contractului*, coroborarea celor două cerințe menținute impune în continuare, în condițiile minimale stabilite prin documentația de atribuire, livrarea primului tramvai (capul de serie) **în mai puțin de 9 luni** de la semnarea contractului de furnizare. Or, **respectarea unui asemenea termen** este **obiectiv imposibilă în cazul unui model nou de tramvai "*de 36m, cu minim 6 uși duble*", proiectat potrivit specificațiilor din Caietul de Sarcini**.

28. Livrarea primului tramvai în mai puțin de 9 luni de la semnarea contractului de furnizare este posibilă **numai dacă a fost începută deja producția caroseriilor, ceea ce înseamnă că producătorul respectiv deține pentru tramvaiul ofertat un proiect finalizat și definitivat ("înghețat") care corespunde precis Caietului de Sarcini.**

29. **Un termen rezonabil pentru livrarea primului tramvai proiectat potrivit specificațiilor din Caietul de Sarcini este cuprins între 18 și 24 de luni de la semnarea contractului.** Acest interval include lucrările de cercetare și dezvoltare (R&D), definitivarea proiectului (*design freeze*) – ceea ce înseamnă că din acest moment nu mai sunt acceptate modificări ale proiectului, livrarea subansamblurilor la fabrică, producția și asamblarea (prima unitate necesită mai mult timp de producție decât următoarele), testarea în fabrică, transportul la depoul clientului și procesul de omologare.

30. Cu cât se aduc mai multe modificări produsului existent al producătorului, cu atât este necesar mai mult timp pentru realizarea primei unități. Prin urmare, rezultă în mod obiectiv, din modul în care sunt structurare evenimentele, că prin Caietul de Sarcini și prin Instrucțiunile pentru ofertanți este favorizat în mod nejustificat acel operator economic care deține în portofoliul un tramvai de 36m omologat.

31. Conform Caietului de Sarcini (pct. 3.4, p. 6), *"În termen de 2 luni de la data semnării contractului cu ofertantul declarat câștigător, acesta este obligat de a supune avizării Achizitorului și ulterior AFER (Autoritatea Feroviară Română) specificația tehnică de produs care vor fi prezentate în forma cerută de HG 528/2025"* și *"Furnizorul va obține, pe cheltuiala și riscul său, înainte de recepția capului de serie și de exploatarea cu călători, documentul AFER aplicabil tramvaiului ce va fi livrat conform prevederilor prezentului caiet de sarcini și a specificației tehnice avizate de Achizitor: certificat de omologare tehnică [...] sau agrement tehnic [...]"*.

32. Livrarea primului tramvai (capul de serie) conform graficului de livrare impus în Caietul de Sarcini, dar cu avizarea specificației de către Achizitor în termen de **2 luni** după semnarea contractului și cu obținerea documentului AFER aplicabil, este posibilă numai dacă avizarea specificației este formală (este cunoscută dinainte ca fiind conformă cu Caietul de Sarcini) și respectiv dacă documentul AFER (certificatul de omologare tehnică) a fost deja obținut pentru un produs identic – adică numai de operatorul economic al cărui tramvai a fost descris în Caietul de Sarcini.

33. Pct. 2.2 din Secțiunea II.2.5 Criterii de atribuire din Instrucțiunile pentru ofertanți prevede: *"CAPABILITATEA DE LIVRARE (redimensionarea graficului de livrare astfel încât întregul lot de 79 de tramvaie să fie livrat mai devreme decât termenul maxim de 28 de luni: Punctajul acordat pentru factorul de evaluare – Capabilitatea ofertantului de a livra într-un timp cât mai scurt tot lotul de tramvaie. Pentru livrări se va lua în considerare graficul estimat anexat documentației de atribuire. Acesta este anexă la caietul de sarcini și la proiectul de contract și constituie cerință minimă pentru ofertare. Neasumarea prin ofertă a graficului de livrare și finalizarea livrării tuturor tramvaielor în cel mult 28 luni (luna 1 este luna imediat următoare semnării contractului de furnizare), face oferta neconformă. Autoritatea contractantă a stabilit ca ofertantul să poată livra toate cele 79 de tramvaie mai devreme decât termenul maxim de 28 luni (luna 1 este luna imediat următoare semnării contractului de furnizare). Graficul ofertat, dacă este mai favorabil, devine pentru ofertantul câștigător anexă la contract, iar nerespectarea lui atrage aplicarea prevederilor contractuale."*

34. Prin factorul de evaluare pct. 2.2 *Capabilitatea de livrare* Autoritatea Contractantă propune să fie punctată suplimentar cu până la **15%** livrarea mai rapidă a tramvaielor ofertate înainte de termenul de maxim 28 luni. Coroborat cu specificațiile din Caietul de Sarcini care nu permit prototipuri și obligă la prezentarea în oferta tehnică **a omologării de tip pentru tramvaiul de 36 m ofertat**, punctarea accelerării procesului de livrare este în

realitate un instrument de restrângere a concurenței în cadrul acestei proceduri și nu un factor de evaluare obiectiv.

35. Autoritatea Contractantă nu a justificat niciunde în documentația aferentă procedurii de atribuire necesitatea obiectivă și/sau oportunitatea livrării accelerate a tramvaielor ofertate, în condițiile în care livrarea și recepția pot avea loc până la 31.12.2029, conform Caietului de Sarcini.

36. Dimpotrivă, punctarea posibilității de livrare accelerată este un beneficiu / avantaj nejustificat în favoarea operatorilor economici care dețin tipul de tramvai de 36 m, configurabil cu 6 uși duble si pentru o capacitate de minim 310 călători, descris în Caietul de Sarcini. Doar un singur operator economic poate oferi tramvaiul conform specificațiilor din Caietul de Sarcini fără să fie obligat la operațiuni majore de re-proiectare / de inginerie.

37. Astfel este **punctat preferențial un anumit tramvai doar pentru simplul fapt că există la momentul ofertării, nu pentru că ar oferi un raport de calitate-preț mai bun Autorității Contractante**. Singura ofertă ce poate primi punctaj maxim la acest factor de evaluare este bine cunoscută încă de la momentul publicării documentației de atribuire, întrucât, așa cum vom arăta mai jos, nu există un alt producător de tramvaie care să aibă în portofoliu un tramvai cu configurația solicitată la momentul ofertării și care să își poată asuma o livrare accelerată.

38. O altă deficiență a acestui factor de evaluare a fost ridicată și în avizul conform condiționat nr. 11806/16.09.2026 emis de ANAP, în care s-a atras atenția că, în situația apariției în implementarea contractului a amânărilor termenului de livrare, modificarea contractuală va putea fi interpretată ca substanțială și, astfel, proiectul nu va putea fi realizat. ANAP a recomandat expres ca, în situația menținerii factorului și a argumentării utilizării acestuia, ponderea să fie de 5%, maxim 10%.

39. În realitate, Municipiul București a decis doar să reducă ponderea factorului de evaluare de la 25 la 15 puncte (oferind în continuare o pondere importantă acestui factor de evaluare), fără însă a rezolva problema de fond – că orice întârziere în livrare va avea ca efect modificarea substanțială a contractului (cu toate riscurile aferente, inclusiv pierderea finanțării europene) și că acest factor distorsionează în mod nepermis concurența fără a aduce beneficii directe Autorității Contractante.

40. Chiar prin modul în care este formulat factorul de evaluare în Instrucțiunile pentru ofertanți, Municipiul București recunoaște că nerespectarea unui termen de livrare care a fost esențial în atribuirea contractului va fi sancționat doar cu penalități de întârziere deși impactul încălcării depășește limitele contractului – concurența a fost profund afectată și ceilalți ofertanți au fost înlăturați pentru promisiuni nerealizate și care nu ar fi trebuit să fie punctate ca factori de evaluare de la bun început. Modul de structurare a factorului de evaluare este profund nelegal, dar și o denaturare substanțială a concurenței în piață. Art. 189 din Legea nr. 98/2016 este fundamental în această privință[3], iar modul în care este structurat factorul de evaluare arată că se încalcă astfel art. 187-189 din Legea nr. 98/2016 și art. 32 din Normele Metodologice.

41. Mai mult, chiar ANAP, în materialul public (disponibil pe site-ul ANAP) privind cele mai frecvente neconformități identificate în documentațiile de atribuire pentru contracte de

[3] *(1) Autoritatea contractantă nu are dreptul de a utiliza factori de evaluare care să conducă la o libertate de apreciere nelimitată.(2) În sensul alin. (1), factorii de evaluare utilizați de autoritatea contractantă trebuie să asigure o concurență reală între operatorii economici și să fie însoțiți de prevederi care să permită verificarea efectivă a informațiilor furnizate de către ofertanți, în scopul aplicării factorilor de evaluare.(3) Atunci când consideră necesar, autoritatea contractantă verifică exactitatea informațiilor și dovezilor furnizate de ofertanți.*

furnizare cu ocazia controalelor ex ante (***Anexa nr. 6***), subliniază că utilizarea termenului de livrare ca factor de evaluare poate conduce, în cazul unor evenimente care fac imposibilă livrarea la termenul ofertat, la situația în care contractul nu mai poate fi derulat.

42. Este nelegal să fie introduse obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici pentru ca mai apoi încălcarea factorului de evaluare să reprezinte doar o sancțiune pecuniară în contract.

43. Anexa 10 la Caietul de Sarcini care conține formularul indicativ de prezentare pentru "Grafic de livrare 79 tramvaie" în **Notă** recunoaște că *"data semnării contractului de furnizare este variabilă, fiind influențată de finalizarea procedurii de atribuire"* și că *"Furnizorul va trebui să își planifice activitatea astfel încât să respecte aceste termene raportate la calendarul general al proiectului, nu la durata efectivă a contractului."* Furnizorul se raportează la obligația asumată de Municipiul București prin contractele de finanțare semnate cu ADR București-Ilfov ca până la data de 31.12.2029 să se efectueze livrarea, recepționarea și punerea în funcțiune a produselor și plățile aferente.

44. Prin urmare, singurul termen obiectiv de livrare, justificat de constrângerile finanțării, este data de 31.12.2029. Termenul de 28 de luni și ritmul constant de livrare de minim 4 tramvaie pe lună nu au o justificare distinctă, ci favorizează un operator economic care deține deja tipul de tramvai descris în Caietul de Sarcini și poate accelera semnificativ livrarea primului tramvai (capul de serie), astfel încât aceasta să aibă loc într-un termen mai scurt de 8-9 luni de la semnarea contractului. Cerința privind graficul de livrare de 28 luni cu un ritm constant de minim de 4 tramvaie/lună apare ca fiind contradictorie principiilor nediscriminării, tratamentului egal și proporționalității prevăzute de legislația achizițiilor publice.

45. În plus, documentația este neclară și necorelată: Fișa de Date prevede că **Tn** reprezintă numărul de luni întregi *„de la data intrării în vigoare a contractului"*, dar și că prima lună din grafic este *„luna imediat următoare semnării contractului de furnizare"*, iar durata contractului este de 30 de luni, în timp ce termenul maxim de livrare este de 28 de luni.

46. Prezenta procedură de licitație publică este finanțată din fonduri europene Cu atât mai mult trebuie să permită participarea oricărui operator economic interesat, iar atribuirea contractului trebuie făcută în baza unor factori de evaluare obiectivi care cuantifică *cel mai bun raport calitate-preț*, nu favorizarea operatorilor economici care dețin modelul de tramvai descris în Caietul de Sarcini.

47. Argumentul prezentat de Autoritatea Contractantă în Anexa 10 la Caietul de Sarcini – pentru că tramvaiele trebuie livrate până la 31.12.2029 conform contractului de finanțare, este punctată capacitatea de a livra într-un termen cât mai mic – nu este justificat și nu asigură obținerea unui avantaj real, economic sau de altă natură, pentru Autoritatea Contractantă – **în condițiile în care termenul limită de livrare rămâne același.** Includerea acestui factor de evaluare prin punctarea cu până la **15 %** a livrării mai rapide a tramvaielor ofertate înainte de termenul de 28 luni distorsionează substanțial concurența și modul în care poate fi decisă oferta câștigătoare în lipsa unor beneficii reale oferite Autorității Contractante.

48. În Decizia CNSC nr. 1849/C11/1768-1783 din 04.07.2024 (***Anexa nr. 7***) se reține expres în legătură cu aplicarea prevederilor art. 187 – 188 din Legea 98/2016 și art. 32 din Normele Metodologice:

> *„Astfel, de interes pentru achizitoare, în modalitatea de concepere a specificațiilor tehnice, ar trebui sa fie **obținerea unor anumite rezultate** și **nu impunerea***

unor parametrii anume, cu valorile corespunzătoare, *de vreme ce echipamente cu soluții constructive diferite, cu specificații și parametrii distincți au capacitatea de a răspunde necesarului autorității contractante."*

„Prin contestațiile formulate, atât ..... SRL, cât și ..... SA critica factorii de evaluare pe care achizitoarea i-a stabilit în aplicarea criteriului de atribuire „cel mai bun raport calitate-preț", afirmând că, pe de o parte, ***unii dintre aceștia reprezintă cerințe tehnice proprii caietului de sarcini****, iar pe de alta parte, ca, din* ***modul de formulare a factorilor de evaluare și din modul de acordare a punctajelor corespunzătoare, singura oferta ce poate primi punctaj maxim tehnic este cea referitoare la echipamentul GLP Systems – ABBOTT****."*

Prin urmare, raportat la conținutul acestui act pregătitor al achiziției [n.n. strategia de contractare], nu se poate verifica îndeplinirea condițiilor legale, anterior citate, în modalitatea de alegere și punctare a factorilor de evaluare. De asemenea, nu se poate verifica daca acești factori au o legătură directa cu natura și obiectul contractului de achiziție publica, ***care este avantajul real pe care autoritatea contractantă îl poate obține prin utilizarea lor****, daca acești factori nu sunt formali și pot fi urmăriți în cadrul procesului de evaluare a ofertelor, care este importanța caracteristicilor tehnice/funcționale pe care se pare ca autoritatea contractanta le-a considerat a reprezenta un avantaj ce poate fi punctat.*

În acest context de fapt și de drept devin relevante susținerile contestatoarelor, necombătute de către achizitoare, și pentru care Consiliul stabilește necesitatea ca aceasta din urma sa refacă ***întregul concept de aplicare a criteriului de atribuire****, astfel încât acesta sa implice utilizarea unor factori de evaluare care sa respecte regulile din textele de lege citate în prezenta motivare.*

Important de subliniat este și ca prin noii factori de evaluare și prin modalitatea lor de punctare ***sa fie evitata situația în care orice alt echipament ofertat, altul decât GLP Systems – ABBOTT, sa aibă șanse reale de obținere a unui punctaj superior tehnic*** *daca asigura achizitoarei atât nevoia de achiziție, dar și avantajele urmărite legal de aceasta, astfel încât sa fie evitata situația recomandata în prezent de autoritatea contractante, respectiv: „De asemenea, raportat la criteriul de atribuire, cele 10 puncte pot fi recuperate din punctajul pentru preț." Astfel,* ***nu poate fi admis ca modul în care achizitoarea înțelege sa aplice criteriul de atribuire sa reprezinte o situație economic dezavantajoasa pentru operatorul ce propune un echipament dezirabil, dar a cărui singura șansă de câștigare a contractului este sa își diminueze în mod artificial prețul, deoarece factorii de evaluare tehnici au potențial de punctare maxima doar a unui singur alt echipament****."*

49. Raportat la art. 2, art. 50, art. 154 - 156 și art. 187-189 din Legea nr. 98/2016, coroborate cu art. 18 alin. (1) și art. 42 alin. (2) din Directiva 2014/24/UE, solicităm CNSC să obligați Autoritatea Contractantă:

(i) **să elimine factorul de evaluare cu o pondere de până la 15%, privind capabilitatea de livrare într-un termen cât mai scurt**, întrucât acesta distorsionează grav concurența între operatorii economici interesați de procedură, fără a oferi Autorității Contractante un avantaj real, economic sau de altă natură. În schimb, acest factor restrânge nejustificat competiția și creează un cadru contractual rigid, care limitează posibilitatea de adaptare la evenimente neprevăzute și de gestionare optimă a contractului, fără riscul pierderii și/sau diminuării finanțării obținute;

(ii) **să elimine termenului maxim de livrare stabilit pe luni calendaristice și păstrarea unui termen obiectiv și general de finalizare a livrărilor la 31.12.2029, cu obligația fiecărui ofertant de a indica un grafic de livrare propriu în ofertă**;

(iii) **să elimine condiția privind livrări constante de minim 4 tramvaie pe lună**, astfel încât să se permită participarea la procedura de licitație a oricărui operator economic interesat, cu experiență anterioară dovedită în livrarea tramvaielor similare din gama de 36m, independent dacă ofertantul deține un tramvai identic (cu podea joasa de 36 m, 6 uși duble si capacitate minima de 310 călători), omologat de tip sau nu la momentul ofertei;

(iv) **să clarifice și să coreleze momentul de la care se calculează termenul de livrare (data semnării/data intrării în vigoare a contractului) și raportul dintre termenul de livrare (până la 31.12.2029) și durata contractului de 30 de luni**;

(v) *în subsidiar*, în măsura în care factorul este menținut, **să reducă ponderea acestuia la cel mult 5% și să recalibreze în mod corespunzător algoritmul de calcul**, conform recomandării ANAP, fără redistribuirea ponderii către ceilalți factori tehnici și cu alocarea acesteia către componenta financiară.

D.2 Interdicția prototipurilor, cerința omologării de tip la ofertare și cerința ca tramvaiele să fie produse de serie (pct. 3.4 din Caietul de Sarcini)

50. Potrivit pct. 3.4, p. 6 din Caietul de Sarcini, *„nu se admit prototipuri, nici pentru tramvaiul în ansamblu și nici pentru componentele sale"* și *"Ofertantul va prezenta în oferta tehnică un tramvai cu podea complet coborâtă de 36m, omologat tehnic de tip într-o țară a Comunității Europene"*, însoțit de copiile certificatului de omologare tehnică de tip, iar *„tramvaiele oferite vor fi produse de serie"*.

51. Prin aceste cerințe cumulative se impune, direct și expres, ca la procedură să poată participa doar operatorul economic care deține deja exact tipul de produs descris în Caietul de Sarcini, deja omologat.

52. O astfel de cerință nu permite adaptarea unui produs similar existent, nu acceptă toleranțe (intervale ale dimensiunii tramvaiului) și/sau alte soluții tehnice echivalente ca funcționalitate și calitate celor prevăzute în documentație. O astfel de abordare a Autorității Contractante apare cu atât mai disproporționată având în vedere că **nu au fost prezentate niciunde în documentația de atribuire restricțiile de natură tehnică și/sau de operare care să impună parametri atât de restrictivi.**

53. Prin comparație, în cadrul procedurii de achiziție anterioare organizate de aceeași Autoritate Contractantă în anul 2018, având un scop similar pentru „Achiziționarea a 100 de tramvaie", care a fost inițiată prin anunțul de participare nr. CN 1007214 din 11.12.2018, omologarea de tip nu era solicitată la momentul depunerii ofertei, ci urma să fie obținută în etapa de executare a contractului, în termen de maximum 3 luni **după livrarea tramvaiului cap de serie**. Astfel, documentația prevedea expres în 2018: *„După livrare ofertantul se obligă în maxim 3 luni să realizeze omologarea de tip a tramvaiului cap de serie, la achizitor, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului. In situația în care ofertantul declarat câștigător* ***nu reușește să obțină omologarea de tip***

***a vagonului cap de serie, după cele 12 de luni de la semnarea contractului**, se va proceda la rezilierea contractului."* .

54. Având în vedere efectul unei astfel de cerințe – și anume acela de a restricționa în mod semnificativ participarea operatorilor economici cu experiență vastă și dovedită pe piața furnizării de tramvaie – arătăm că **este sarcina CNSC să cenzureze marja de apreciere a Autorității Contractante în stabilirea specificațiilor tehnice și să analizeze dacă astfel de cerințe pot fi impuse în mod valabil de Autoritatea Contractantă.**

55. Relevante în speță sunt considerentele Hotărârii din 16 aprilie 2026, pronunțată în cauza C-568/24, Sof Medica („**Sof Medica**") (***Anexa nr. 8***), în care Curtea de Justiție a Uniunii Europene („**CJUE**") a statuat că instanței naționale, în speță CNSC, îi:

> *"59. [...] **revine** [...] **sarcina de a aprecia dacă [autoritatea contractantă] poate impune în mod valabil cerințe** referitoare la caracterul modular și mobil, la greutate, la amprenta la sol, precum și la dispunerea brațelor robotului chirurgical care face obiectul achiziției în cauză, **fără ca aceste cerințe să fie însoțite de mențiunea „sau echivalent"***

56. În Sof Medica, CJUE a calificat drept **trimitere la un „tip" de produs sau la o „producție specifică"**, cerințe care, formal, apăreau ca simple caracteristici ale produsului furnizat (respectiv, caracterul modular și mobil, greutatea echipamentului, amprenta la sol, dispunerea brațelor etc.), întrucât aceste cerințe aveau drept efect **eliminarea operatorilor economici care furnizează produse cu o altă configurație sau care depășesc greutatea ori amprenta maximă stabilite**:

> *„61. Instanța de trimitere ridică în special **problema cerințelor menționate în caietul de sarcini referitoare la caracterul modular și mobil, la greutate, la amprenta la sol, precum și la dispunerea brațelor robotului chirurgical** care face obiectul achiziției în cauză. În această privință, trebuie să se considere că **aceste cerințe se raportează la un „tip" de produs sau la o „producție specifică"** ce pot avea „ca efect favorizarea sau eliminarea anumitor întreprinderi sau produse", în sensul articolului 42 alineatul (4) prima teză din Directiva 2014/24, **întrucât cerințele menționate conduc la eliminarea întreprinderilor care furnizează roboți chirurgicali de tip monolitic sau roboți chirurgicali de tip modular care depășesc greutatea maximă și/sau amprenta la sol maximă stabilite prin acest caiet de sarcini**."*

57. Se determină astfel prin jurisprudența obligatorie a CJUE că, o cerință dimensională și/sau constructivă (cum sunt și cele din speță) devine o trimitere la un tip sau la o producție specifică în sensul art. 156 din Legea 98/2016, ori de câte ori elimină produse care, funcțional, ar putea satisface nevoia autorității contractante.

58. Conform Sof Medica, toate aceste cerințe, care prin efectul lor restrictiv, se referă implicit la un tip și/sau o producție specifică (în cazul de față, la un tramvai produs de anumit operator economic aflat în operare în București), pot fi impuse, potrivit art. 156 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 *„în cazul în care acest lucru este justificat de obiectul contractului"*:

> *„62. Totuși, îi revine acestei instanțe sarcina de a verifica dacă, [...], cerințele menționate la punctul precedent **decurg în mod inevitabil din obiectul achiziției în cauză**. Așadar, îi revine obligația de a verifica **dacă respectivele cerințe sunt legate de dimensiunile și de compartimentarea sălilor de operație**, fără ca acestea din urmă, potrivit caietului de sarcini amintit, să*

„necesit[e] amenajări speciale". Dacă, în urma acestei examinări, instanța menționată ajunge la concluzia că cerințele respective decurg în mod inevitabil din obiectul achiziției, autoritatea contractantă poate introduce astfel de cerințe fără ca ele să fie însoțite de mențiunea „sau echivalent"."

59. Aplicat tramvaielor din prezenta procedură, considerăm că testul nu este îndeplinit pentru niciuna dintre cerințele contestate (inclusiv cele prezentate mai jos – cum este cazul omologării de tip, a lungimii fixe de 36m, a capacității minime de 310 călători și/sau a cerinței ca tramvaiul să aibă nu mai mult și nici mai puțin de 6 uși duble). Niciuna dintre aceste cerințe **nu decurge în mod inevitabil din obiectul contractului**, ci reprezintă o alegere restrictivă de concurență a Autorității Contractante.

60. Astfel, un operator economic care a produs și livrat tramvaie cu o lungime de 33m (considerat conform practicii anterioare a PMB un tramvai din gama de 36 m) și care deține omologare de tip pentru acest tip de tramvai este restricționat să participe la această procedură, deși are capacitatea și experiența necesară pentru a produce tramvaie, de a obține omologarea acestora și de a livra întreaga cantitate în termenul propus prin documentație. Altfel spus nu există niciun fel de concurență sau tratament egal între producătorii de tramvaie potențial interesați de această procedură, iar procedura competitivă organizată de Municipiul București are un caracter strict formal, cu încălcarea flagrantă atât a prevederilor legale în materie de achiziție publică, dar și a regulilor privind rambursarea cheltuielilor finanțate din fonduri europene.

61. Cerința ca produsul ofertat să fie deja omologat tehnic de tip la momentul depunerii ofertei este excesivă și are ca finalitate doar restrângerea concurenței în mod nejustificat, în condițiile în care s-a stabilit în Caietul de Sarcini că Municipiul București urmărește livrarea tramvaielor până la data de 31.12.2029, termen care permite obținerea omologării pe durata executării contractului, cu încadrarea în termenul maxim de livrare și recepție. Adăugarea condiției ca oferta să includă omologarea de tip a tramvaiului este nu numai redundantă, dar vădit contrară prevederilor legale, evidențiind intenția favorizării sau dezavantajării nejustificate a anumitor operatori economici.

62. Faptul că cerința existenței omologării de tip la data ofertării pentru tramvaiul ofertat este disproporționată rezultă inclusiv din prevederile Caietului de Sarcini care stabilesc expres că în termen de 2 luni de la semnarea contractului ofertantul va supune avizării Achizitorului și AFER (Autoritatea Feroviară Română) specificația tehnică de produs. Mai mult, Furnizorul trebuie să obțină înainte de recepția capului de serie documentul AFER aplicabil tramvaiului livrat – certificat de omologare tehnică sau agrement tehnic.

63. Caietul de Sarcini este, de altfel, contradictoriu: deși interzice prototipurile inclusiv pentru componente, prevede expres că este în sarcina ofertantului declarat câștigător să stabilească modalitatea prin care va obține omologarea tehnică/agrementul tehnic *„pentru a integra eventualele diferențe față de varianta ofertată"* până la recepția capului de serie, iar prin Declarația-angajament (Anexa 9 la Caietul de Sarcini) ofertantul se obligă să depună documentul AFER al primului tramvai *„prin care se dovedește includerea eventualelor diferențe față de tramvaiul ofertat"*. Prin urmare, Autoritatea Contractantă admite ea însăși că tramvaiul livrat poate diferi de cel ofertat care este deja omologat. Mai mult, Caietul de Sarcini impune furnizorului actualizări software necesare pentru siguranță, securitate și conformitate legală pe toată perioada de garanție, ceea ce confirmă că vehiculul livrat nu poate rămâne identic cu un tip existent.

64. Astfel, deși admite că tramvaiul efectiv livrat va suferi modificări față de varianta cu podea joasă de 36 m pentru care se solicită dovada omologări de tip, în vederea adaptării la

cerințele specifice ale documentației de atribuire, Autoritatea Contractantă impune totuși existența omologării de tip la momentul depunerii ofertei, restrângând astfel accesul operatorilor economici interesați la procedură.

65. În mod similar cu cauza Sof Medica, prin Hotărârea din 16 ianuarie 2025, pronunțată în cauza C-424/23, DYKA Plastics („**DYKA Plastics**") (***Anexa nr. 9***), CJUE a statuat că:

> *„53. Această ipoteză vizată de termenii „[c]u excepția cazului în care acest lucru este justificat de obiectul contractului" trebuie, în caz contrar aducându-se atingere obiectivului deschiderii achizițiilor publice către concurență,* ***să fie interpretată în mod restrictiv****, astfel încât să acopere* ***numai situațiile în care o cerință*** *privind* ***utilizarea unui produs de un tip*** *sau a unei origini sau chiar a unei mărci determinate, ori obținute în temeiul unui brevet sau al unui anumit procedeu,* ***decurge în mod inevitabil din obiectul contractului.****"*

66. Or, cerințele impuse de Autoritatea Contractantă privind inadmisibilitatea prototipului și existența omologării de tip exact pentru tramvaiul descris în Caietul de Sarcini, precum și cerințele tehnice contestate la punctele D3-D5 de mai jos, nu sunt justificate și nu decurg în mod inevitabil din obiectul contractului.

67. Cerința este necorelată și cu criteriul de calificare privind experiența similară din Fișa de Date, care acceptă ca produse similare orice *„vehicule feroviare urbane noi, destinate transportului public de călători, cu tracțiune electrică, de tip tramvai, vehicul feroviar ușor – light rail vehicle (LRV) – sau tram-train"*, fără a impune o anumită lungime, un anumit număr de uși sau o anumită capacitate a tramvaiului. Experiența în livrarea unor asemenea produse demonstrează competența tehnică și capacitatea operatorilor economici interesați de a executa contractul, fără a presupune că aceștia au livrat anterior tramvaie identice cu cele solicitate prin documentația de atribuire.

68. De asemenea, potrivit secțiunii VI.3 din Fișa de Date, cerințele tehnice care fac trimitere la un anumit tip sau la o metodă specifică de fabricație trebuie înțelese ca fiind însoțite de mențiunea *„sau echivalent"*, iar art. 156 alin. (4) și art. 159 din Legea nr. 98/2016 obligă autoritatea să accepte mijloace de probă echivalente.

69. De altfel, Caietul de Sarcini permite adaptarea variantei ofertate în condițiile în care documentul AFER aplicabil tramvaiului trebuie obținut înainte de recepția capului de serie și nu la momentul ofertării. Solicitarea extrem de restrictivă a Municipiului București de a prezenta la ofertare omologarea tehnică de tip exact pentru un tramvai de 36m nu aduce niciun beneficiu palpabil, ci doar restrânge în mod nejustificat concurența. Astfel cum am arătat mai sus, cerința depășește ceea ce este necesar pentru a garanta livrarea în termen a unui produs conform.

70. În plus, faptul că se oferteză un tramvai deja omologat tehnic de tip într-o țară a Uniunii Europene nu aduce un beneficiu tehnic direct Autorității Contractante și nu va permite livrarea către Autoritatea Contractantă a acelui tramvai deja omologat tehnic de tip, **cel puțin raportat la prevederile Regulamentului (UE) 2024/2847 (Cyber Resilience Act - CRA)**, care se aplică tramvaielor ce urmează a fi livrate. Potrivit acestui regulament, obligațiile de raportare se aplică din **11 septembrie 2026**, iar cerințele esențiale privind produsele cu elemente digitale se aplică din **11 decembrie 2027**, astfel încât majoritatea tramvaielor (dacă nu toate) livrate în perioada contractului vor trebui să includă componente hardware/software noi sau modificate, nefolosite anterior în producția de serie.

71. Prima fază a CRA, care intră în vigoare la 11 septembrie 2026, se referă la obligația de a raporta vulnerabilitățile exploatate în mod activ și incidentele critice. Domeniul de aplicare complet al CRA, în ceea ce privește elementele digitale introduse pe piață, intră în vigoare la 11 decembrie 2027; această cerință ne obligă, în calitate de producători de vehicule, să verificăm produsele digitale pe care intenționăm să le integrăm în vehiculele noastre. În consecință, va trebui să reevaluăm componentele aflate în prezent în uz, ceea ce va avea un impact atât asupra calendarului de lansare a produsului, cât și asupra costului acestuia.

72. Acest regulament este doar un exemplu de modificări pe care tramvaiele livrate efectiv către Municipiul București trebuie să le includă, modificări pentru care existența unei omologări tehnice de tip la momentul ofertării nu numai că nu este de ajutor, dar dimpotrivă este o condiție excesivă care doar blochează progresul tehnic.

73. Conform hotărârii CJUE pronunțate în cauza DYKA Plastics:

> *„42. Deși autoritățile contractante **dispun de o marjă largă de apreciere în această privință, care este justificată de faptul că ele cunosc cel mai bine produsele de care au nevoie** și cerințele care trebuie îndeplinite pentru a obține rezultatele dorite, Directiva 2014/24 **stabilește totuși anumite limite** pe care ele trebuie să le respecte. Acestea trebuie să se asigure, în conformitate cu articolul 42 alineatul (2) din Directiva 2014/24 coroborat cu articolul 18 alineatul (1) din aceasta, **că specificațiile tehnice oferă operatorilor economici acces egal la procedurile de achiziții publice și nu au efectul de a crea obstacole nejustificate în calea deschiderii către concurență a achizițiilor publice** (a se vedea în acest sens Hotărârea din 25 octombrie 2018, Roche Lietuva, C-413/17, EU:C:2018:865, punctele 29-33)."*

74. CJUE a statuat cu valoare de principiu că Autoritatea Contractantă nu dispune de o marjă nelimitată de apreciere în stabilirea propriilor nevoi și a modului în care aceste nevoi pot fi adresate. Prin urmare, este nelegal ca Autoritatea Contractantă să impună prezentarea la ofertare a unei omologări de tip exact pentru tramvaiul care circulă deja în București (așa cum este descris în Caietul de Sarcini).

75. Raportat la prevederile art. 2, art. 50 și art. 155 din Legea nr. 98/2016 coroborat cu art. 18 și art. 42 din Directiva 2014/24/UE, astfel cum au fost interpretate cu efect obligatoriu de CJUE în cauzele Sof Medica și Dyka Plastics, interdicția de ofertare a unui prototip coroborat cu existența omologării de tip pentru un tramvai cu cerințe constructive fixe, sunt disproporționate și au ca singur obiectiv și rezultat restrângerea accesului operatorilor economici interesați la prezenta procedură. În considerarea celor menționate anterior și ținând cont că tramvaiele necesită customizare (adaptare la specificații) solicităm CNSC să obligați Autoritatea Contractantă:

    (i) **să elimine din pct. 3.4 din Caietul de Sarcini mențiunea „Nu se admit prototipuri, nici pentru tramvaiul în ansamblu și nici pentru componentele sale." și, respectiv, să accepte soluții/componente noi sau modificate, atâta vreme cât termenul final de implementare a contractului – 31.12.2029 nu este afectat,**

    (ii) **să accepte prezentarea, la momentul ofertării, a unui certificat de omologare de tip <u>pentru un produs similar</u> sau <u>echivalent</u>**, respectiv un tramvai cu podea complet coborâtă, fără impunerea unei lungimi de exact 36 m, ci cu acceptarea unei game echivalente de lungimi, de exemplu, fără a se limita la intervalul 32–37 m, astfel cum vom detalia mai jos, urmând ca certificatul de omologare aferent tramvaielor

achiziționate să fie depus pe parcursul executării contractului, la momentul livrării acestora; și

(iii) **să elimine cerința ca tramvaiele ofertate să fie produse de serie și respectiv să accepte un produs de serie existent (care nu este identic, ci similar / echivalent)** adaptabil cerințelor documentației, ceea ce este posibil și nu creează niciun dezavantaj pentru Autoritatea Contractantă.

D.3 Lungimea fixă a tramvaiului de 36 m (pct. 3.4 și urm. din Caietul de Sarcini)

76. Caietul de Sarcini impune, drept caracteristică minimală obligatorie, ca lungimea tramvaiului să fie de 36m, fără nicio toleranță. Condiția ca tramvaiele să aibă 36m este menționată pe parcursul întregului Caiet de Sarcini. În secțiunea 3.4 din Caietul de Sarcini se prevede drept caracteristică minimală obligatorie faptul ca lungimea tramvaiului să fie 36m.

77. Valoarea corespunde exact tramvaiului produs de Astra Vagoane Călători și aflat deja în exploatare în București (36,145m), produs care coincide și sub aspectul lățimii (2.400 mm), al înălțimii podelei la intrare (350 mm), al numărului de locuri pe scaune (56) și al capacității totale (322 călători, față de minim 310 solicitați prin Caietul de Sarcini - detaliat mai jos)[4] - după cum rezultă din fișa tehnică atașată ca ***Anexa nr. 10***.

78. Cerința tehnică privind lungimea de 36m, astfel cum a fost stabilită prin Caietul de Sarcini, dovedește că documentația de atribuire a fost concepută cu scopul restrângerii artificiale a concurenței – pentru a favoriza acel operator economic care produce tramvaie de 36m omologate anterior și respectiv pentru a defavoriza ceilalți operatori economici interesați să participe în cadrul acestei proceduri de atribuire.

79. Nu există **nicio justificare tehnică obiectivă care să impună solicitarea unor tramvaie cu o lungime <u>fixă</u> de 36 m**. Faptul că lungimea tramvaiului care trebuie ofertat (fix 36m) este stabilită **exact la valoarea unui tramvai oferit pe piață de un operator economic** este o încălcare a prevederilor art. 2, art. 50 și art. 155 din Legea nr. 98/2016 coroborat cu art. 18 și art. 42 din Directiva 2014/24/UE. Prin efectul său, ea echivalează cu o trimitere la un anumit tip de produs, interzisă de prevederile legale mai sus menționate.

80. Argumentele din cauza Sof Medica detaliate la secțiunea anterioară se aplică *mutatis mutandis* și acestei cerințe minime. În măsura în care Autoritatea Contractantă este constrânsă de parametri tehnici precum: lungimea peroanelor în stații, infrastructură de depou, gabarit în curbe etc., aceasta poate stabili o lungime *maximă* a tramvaielor ofertate, astfel încât acestea restricții să poată fi respectate. Or, înțelegem că precizarea unei lungimi *fixe* de 36 m **nu derivă din restricții tehnice**, întrucât Municipiul București a lansat proceduri de atribuire în trecut pentru achiziție de tramvaie cu o lungime cuprinsă între 32 și 37 m, astfel cum vom arăta în continuare.

81. Lungimea vehiculelor variază între producători cu cel puțin câțiva centimetri, astfel că stabilirea unei valori fixe, în locul unui interval, nu reflectă o nevoie funcțională, ci preia

[4] Informații publice despre tramvaiul care circulă în București și care a fost descris în Caietul de Sarcini pot fi găsite și la următoarele adrese: https://avcactive.com/imperio-bucuresti/; https://forum.metrouusor.com/ViewTopic?TopicId=6173&PageNum=1

caracteristicile esențiale ale produsului unui anumit operator economic, contrar considerentului (74) al Directivei 2014/24/UE[5] și hotărârilor CJUE mai sus menționate.

82. În hotărârea pronunțată în cauza DYKA Plastics, CJUE a reținut:

> *„43. În aceeași ordine de idei, din considerentul (74) al acestei directive rezultă că specificațiile tehnice formulate în vederea atribuirii unui contract de achiziții publice **trebuie să deschidă această piață pentru concurență** și, prin urmare, să permită **prezentarea unor oferte care să reflecte în special diversitatea soluțiilor tehnice existente pe piață** (a se vedea în acest sens Hotărârea din 25 octombrie 2018, Roche Lietuva, C-413/17, EU:C:2018:865, punctul 36, și Hotărârea din 24 octombrie 2024, Obshtina Pleven, C-513/23, EU:C:2024:917, punctul 36)."*

83. Prin Hotărârea din 25 octombrie 2018, pronunțată în cauza C-413/17, Roche Lietuva („**Roche Lietuva**") (***Anexa nr. 11***) CJUE a statuat:

> *„36. În aceeași ordine de idei, considerentul (74) al Directivei 2014/24 enunță că specificațiile tehnice ar trebui „elaborate în așa fel încât să se evite restrângerea în mod artificial a concurenței prin cerințe care favorizează un anumit operator economic, în sensul că **preiau caracteristicile esențiale ale produselor, serviciilor sau lucrărilor oferite în mod obișnuit de acel operator economic**". Astfel, tot potrivit acestui considerent, **„ar trebui să fie posibilă prezentarea unor oferte care să reflecte diversitatea soluțiilor tehnice, a standardelor și a specificațiilor tehnice de pe piață"***

84. Cele două hotărâri statuează principiul fundamental instituit prin considerentul (74) al Directivei 2014/24/UE de a nu denatura concurența prin stabilirea unor cerințe restrictive ce nu sunt esențiale pentru obiectul contractului.

85. Faptul că cerințele tehnice impuse prin Caietul de Sarcini descriu tramvaiul care a fost livrat într-o procedură anterioară către Autoritatea Contractantă (tramvaiul Astra Imperio Metropolitan) contravine în mod flagrant cu deciziile CJUE. Am arătat că lungimea fixă de 36m nu este impusă de considerente obiective de tipul infrastructurii deținute de Autoritatea Contractantă. În hotărârea pronunțată în cauza DYKA Plastics CJUE a reținut:

> *„60. În ceea ce privește, în al treilea rând, ipoteza vizată la începutul articolului 42 alineatul (4) din Directiva 2014/24, interpretată la punctele 51-53 din prezenta hotărâre și transpusă în dreptul belgian prin articolul 53 alineatul 4 al doilea paragraf punctul 2° din legea menționată, este necesar să se considere că **cerința referitoare la utilizarea unui anumit material pentru un contract de achiziții publice sau pentru o parte a acestuia poate în special să decurgă în mod inevitabil din obiectul contractului în cazul în care** ea se întemeiază pe estetica urmărită de autoritatea contractantă sau pe **necesitatea de a obține adecvarea unei lucrări la mediul său** sau în cazul în care, având în vedere o performanță sau o cerință funcțională formulată în temeiul articolului 42 alineatul*

[5] ***Specificațiile tehnice stabilite de achizitorii publici trebuie să permită ca achizițiile publice să fie deschise concurenței** și să îndeplinească obiectivele de sustenabilitate. În acest scop, ar trebui să fie posibilă prezentarea unor oferte care să reflecte diversitatea soluțiilor tehnice, a standardelor și a specificațiilor tehnice de pe piață, inclusiv a celor definite pe baza criteriilor de performanță legate de ciclul de viață și de sustenabilitatea procesului de producție a lucrărilor, a produselor și a serviciilor.*
*Prin urmare, **specificațiile tehnice ar trebui elaborate în așa fel încât să se evite restrângerea în mod artificial a concurenței prin cerințe care favorizează un anumit operator economic**, în **sensul că preiau caracteristicile esențiale ale produselor, serviciilor sau lucrărilor oferite în mod obișnuit de acel operator economic**. [...].*

(3) litera (a) din această directivă, ***este inevitabilă utilizarea unor produse realizate din acest material****. Astfel, în asemenea situații,* ***nu poate fi avută în vedere nicio alternativă întemeiată pe o soluție tehnică diferită.***

86. Or în cazul de față nu numai că alternativele există și sunt posibile, dar mai mult, alternativele au fost validate chiar de Autoritatea Contractantă în procedura de achiziție de tramvaie din 2018 – după cum am detaliat mai jos.

87. Cerințele documentației de atribuire, privite în ansamblu, creează obstacole nejustificate în calea unei concurențe efective. Astfel, impunerea unei lungimi fixe de 36 m, cumulată cu (i) obligația de a oferta exclusiv tramvaie omologate de tip, (ii) obligația de a livra întreaga cantitate în 28 de luni, într-un ritm de 4 tramvaie pe lună, ceea ce presupune livrarea primului tramvai în termen de 9 luni de la semnarea contractului, termen obiectiv imposibil de respectat din punct de vedere industrial, și (iii) utilizarea unui factor de evaluare care recompensează excesiv și nejustificat livrarea accelerată, fără a aduce Autorității Contractante un avantaj economic sau de altă natură, creează un regim preferențial în favoarea unui anumit operator economic și restrânge accesul celorlalți operatori economici la procedura de atribuire.

88. O dovadă clară a caracterului excesiv al acestei cerințe o reprezintă practica existentă la nivel național pentru achiziții de tramvaie, dar și procedura anterioară implementată de Municipiul București pentru achiziția de tramvaie. **În absolut toate aceste proceduri lungimea tramvaiului este stabilită printr-un interval** – soluție care asigură tratamentul egal al operatorilor economici interesați și care este conformă și cu bunele practici în materia achizițiilor publice. Stabilirea unui interval valoric pentru determinarea unei cerințe tehnice minime asigură exact scopul pentru care este organizată procedura de achiziție publică – acela de a permite operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire.

89. Enumerăm mai jos procedurile de achiziție tramvaie și cerința privind lungimea ***(Anexa nr. 12).*** **Se poate observa că Municipiul București, în procedura de achiziție din 2018 a propus o lungime a tramvaiului de 32 – 37m:**

- **<u>Achiziționarea a 100 de tramvaie / Municipiul Bucuresti</u>**, având CN1007214/11.12.2018[6]:

Lungimea tramvaiului	Tramvaiele sunt fabricate din tronsoane standardizate (tipizate); se accepta şi alte variante de tronsoane standardizate cu condiţia respectării lungimii solicitate prin Caietul de Sarcini. Tramvaiul de marime medie, cu lungimea din gama de 36 m (32 m ÷ 37 m) va avea minim 5 uşi duble.

- Furnizare 10 tramvaie în cadrul proiectului "Achizitie de tramvaie noi – Achizitie de mijloce de transport public – tramvaie 22 m la nivelul Municipiului Iași" SMIS 354276 – finanțat prin PR NE 2021-2027, având CN 1096053/03.09.2026[7]:

[6] https://www.e-licitatie.ro/pub/notices/c-notice/v2/view/100033485
[7] https://www.e-licitatie.ro/pub/notices/c-notice/v2/view/100211641

Caracteristicile dimensionale ale tramvaielor trebuie să fie următoarele:
✓ Lungimea totală: minim 19.000 mm, respectiv maxim 22.000 mm (fără dispozitive de cuplare și oglinzi).

- Achiziția de tramvaie destinate transportului public de călători derulata de Mun. Ploiesti, având CN1084163/04.08.2025[8]:

Caracteristicile dimensionale ale tramvaielor trebuie să fie următoarele:
▭ **Lungimea totală: minim 18.000 mm, respectiv maxim 20.000 mm (fără dispozitive de cuplare și oglinzi).**

- Tramvaie noi din gama de 18 m cu podea total coborata derulată de STB Bucuresti S.A., având CN1015498/30.09.2019[9]:

Lungimea tramvaiului	Tramvai de marime medie, cu lungimea din gama de 18 m (min. 17 m – max. 21 m)

- Furnizare tramvaie în cadrul proiectului „Asigurarea unui transport public local ecologic prin achiziția de tramvaie noi"- SMIS 341003 finanțat prin Programul Regional Vest 2021-2027, derulată de Municipiul Timisoara, având CN1084488/13.08.2025[10]:

Caracteristicile dimensionale ale tramvaielor trebuie să fie următoarele:
✓ **Lungimea totală: minim 18.000 mm, respectiv maxim 25.000 mm (fără dispozitive de cuplare și oglinzi).**

- Achizitie publica de furnizare tramvaie noi in cadrul proiectelor „Modernizarea flotei de tramvaie la nivelul municipiului Oradea - etapa 1" si „Modernizarea flotei de tramvaie la nivelul municipiului Oradea - etapa 2", proiecte finantate prin PNRR, având CN1058490/13.08.2023[11]:

Principalele caracteristici ale tramvaielor care constituie obiectul achiziției sunt:
- podeaua coborâtă 100%
- să nu aibă nici o treaptă interioară pe întreaga lungime;
- să aibă o lățime de 2,3-2,45 ml (metri lineari);
- să aibă o lungime minim 26 ml maxim 28 ml

90. Arătăm, de asemenea, că, în prezent, potrivit verificărilor noastre on-line, **niciunul dintre producătorii de tramvaie activi pe piața internațională nu deține un tramvai omologat cu o lungime de exact 36m.** Toți acești producători de tramvaie au însă în portofoliu tramvaie din gama de 36m, adică modele a căror lungime se încadrează în intervalul admis de PMB în 2018, respectiv 32-37m.

91. Cu titlu de exemplu, ne vom referi în continuare la modelele de tramvaie pe care le au în prezent în portofoliu producătorii ce au participat la consultarea de piață derulată de PMB.

92. Arătăm că, printre modelele sale din gama de 32-37m, producătorul Skoda are în portofoliu:

- Modelul Forcity Smart Artic Tampere, cu lungime de 37m[12];

[8] https://www.e-licitatie.ro/pub/notices/c-notice/v2/view/100198727
[9] https://www.e-licitatie.ro/pub/notices/c-notice/v2/view/100072848
[10] https://www.e-licitatie.ro/pub/notices/c-notice/v2/view/100199082
[11] https://www.e-licitatie.ro/pub/notices/c-notice/v2/view/100169505
[12] https://www.skodagroup.com/reference/tramcar-forcity-smart-artic-tampere

- Modelul ForCity Classic Konya, cu lungime de 32,52m[13];
- ForCity Smart Artic X54, cu lungime de 34m[14];
- ForCity Classic Bergamo, cu lungime de max. 33,5m[15];
- ForCity Classic Miskolc, cu lungime de 32,1m[16].

Se observă astfel că aceste tramvaie nu au o lungime fixă, ci reprezintă variații ale aceluiași model, adaptate specificațiilor autorităților contractante achizitoare. Niciunul dintre acestea nu corespunde lungimii de exact 36m solicitată de PMB.

93. În ceea ce privește producătorul Bozankaya, din informațiile publice rezultă că nici acesta nu deține un model de tramvai de exact 36m. Modelele din gama de 32-37m ale acestui producător sunt[17]:

- Modelul în circulație în Kayseri, cu lungime de 32,7m;
- Modelul în circulație în Antalya, cu lungime de 32,7m;
- Modelul în circulație în Kocaeli, cu lungime de 33m.

Niciunul dintre aceste modele nu respectă lungimea fixă de 36m din Caietul de sarcini.

94. În ceea ce privește subscrisa, precizăm că, deși PESA are în portofoliu o serie de tramvaie ce se încadrează în intervalul 32-37m, niciunul dintre aceste tramvaie nu are o lungime exactă de 36m.

95. În continuare, căutările cu privire la alți producători de tramvaie care nu au participat la consultarea de piață, precum Alstom și Durmazlar au condus la aceeași concluzie – niciunul dintre aceștia nu deține un tramvai omologat de fix 36 m.

96. Or, în condițiile în care: (i) nu există nicio restricție obiectivă care să impună o lungime fixă a tramvaiului și (ii) nu există niciun alt producător pe piață în afară de Astra Vagoane Călători care să poată prezenta omologarea unui tramvai de 36m la momentul ofertării, rezultă că această cerință este restrictivă de concurență și favorizează nepermis un singur posibil ofertant.

97. Respectarea prevederilor legale privind organizarea procedurii de achiziție publică pentru cele 79 de tramvaie este incompatibilă cu impunerea ca cerințe obligatorii a specificațiilor tramvaiului aflat în circulație în acest moment în București. Hotărârea CJUE în cauza DYKA Plastics prevede:

> *"61. În afara cazurilor în care utilizarea unui material decurge în mod inevitabil din obiectul contractului, autoritatea contractantă nu poate, fără adăugarea mențiunii „sau echivalent", să solicite utilizarea unui anumit material. În acest caz, în cadrul specificațiilor tehnice, a**ceasta trebuie să se abțină de la impunerea utilizării unui anumit material**, fie evitând menționarea unui astfel de material în documentele contractului, fie menționând unul sau mai multe materiale, adăugând în același timp mențiunea „sau echivalent". Prin urmare, autoritatea contractantă va trebui, în conformitate cu obiectivul privind deschiderea către concurență urmărit de Directiva 2014/24, **să aplice criteriile de atribuire unei diversități***

[13] https://www.skodagroup.com/reference/tramcar-forcity-classic-konya
[14] https://www.skodagroup.com/reference/artic-jokeri-line
[15] https://www.skodagroup.com/reference/bergamo
[16] https://www.skodagroup.com/reference/tramcar-forcity-classic-miskolz
[17] https://www.bozankaya.com.tr/assets/uploads/kataloglar/Bozankaya_Trams.pdf

> ***de oferte, care le poate cuprinde atât pe cele care propun produse realizate din materiale a căror utilizare este curentă în sectorul în cauză, cât și pe cele care propun produse realizate din materiale mai puțin obișnuite sau chiar inovatoare**. Autoritatea contractantă oferă astfel operatorilor economici interesați posibilitatea de a demonstra echivalența unor asemenea materiale.",*

iar hotărârea CJUE în cauza Roche Lietuva prevede:

> *"37 Respectarea acestor cerințe este cu atât mai importantă atunci când, precum în speță, **specificațiile tehnice care figurează în caietul de sarcini al unui contract de achiziții sunt formulate în mod deosebit de detaliat**. Astfel, cu cât specificațiile tehnice sunt mai detaliate, **cu atât este mai important riscul ca produsele unui anumit producător să fie favorizate**."*

98. În special în legătură cu această cerință de 36m, dar și în legătură cu alte cerințe tehnice detaliate în prezenta contestație, CNSC trebuie să aibă în vedere principiul stabilit în cadrul hotărârii CJUE pronunțată în cauza Roche Lietuva:

> *"40. Având în vedere elementele care precedă, **revine instanței de trimitere sarcina de a verifica dacă**, ținând seama de marja de apreciere de care dispune autoritatea contractantă pentru a stabili specificațiile tehnice potrivit cerințelor calitative în funcție de obiectul contractului în cauză, **caracterul deosebit de detaliat al specificațiilor tehnice în discuție în litigiul principal nu conduce la favorizarea în mod indirect a unui ofertant.**"*

99. De asemenea, în Decizia CNSC nr. 1849/C11/1768-1783 din 04.07.2024 (***Anexa nr. 7***) s-a reținut:

> *„Așadar, regula o reprezintă situația în care necesitatea sa oportunitatea achiziționării de produse de o anumită performanță, precum și caracteristicile tehnice impuse pentru acestea, sunt stabilite de fiecare autoritate contractantă în parte, în funcție de necesitățile obiective ș prioritățile comunicate de compartimentele din cadrul autorități contractante [art. 2 alin. (3) lit. b) și art. 12 alin. (3) lit. a) din Normele Metodologice]. Singura **limitare a acestui drept al autorității contractante** este determinată de introducerea, de către aceasta, a unor **obstacole nejustificate** față de asigurarea unei concurențe efective între operatori economici, în sfera unei astfel de posibilități aflându-se și **situația impuneri unor specificații și condiții care nu au legătură cu nevoia de achiziție a autorității**."*

> *„Dacă **îndeplinirea cumulativă a tuturor specificațiilor tehnice conduce la ofertarea unui singur produs** este evident că se discuta despre introducerea unor **obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective** între operatorii economici, deci despre restrângerea concurenței. Notabil în prezenta procedura este faptul ca autoritatea contractant pare ca a definit specificațiile tehnice ale echipamentului de achiziționa prin preluarea acestora din descrierea realizata de un anumit producător, în timp ce, de interes pentru ea ar fi trebuit sa fie descrierea nevoii sale de achiziție, astfel încât orice operator economic ce deține în portofoliul sau echipamentul care sa satisfacă aceasta nevoie, sa poată participa la competiția pentru câștigarea contractului public"*

100. În consecință, raportat la prevederile art. 2, art. 50 și art. 155 din Legea nr. 98/2016 coroborat cu art. 18 și art. 42 din Directiva 2014/24/UE, solicităm CNSC să obligați Autoritatea Contractantă:

(i) **să elimine toate referirile din documentația de atribuire și din Caietul de Sarcini la o lungime de 36m a tramvaiului ofertat și să înlocuiască valoarea de 36m cu o valoare între 32 și 37m lungime**, care să permită organizarea procedurii de atribuire în conformitate cu prevederile legale.

D.4 Cerința de minimum 6 uși duble (pct. 3.4 și pct. 3.4.1.5.2 din Caietul de Sarcini)

101. Caietul de Sarcini prevede la pct. 3.4, p. 6: *"Prezentul Caiet de Sarcini conține cerințele tehnice și de calitate pentru achiziția tramvaielor de 36m, cu minim 6 uși duble"*, iar la pct. 3.4.1.5.2, p. 16 prevede: *" Tramvaiul va avea minimum 6 uși duble pentru călători, dispuse pe partea dreaptă a vehiculului în direcția de mers. Fiecare ușă dublă va avea deschiderea liberă de minimum 1.300 mm și înălțimea liberă de minimum 2.100 mm. Se acceptă uși suplimentare cu unul sau doua canaturi, cu condiția ca acestea să nu reducă numărul minim de 6 uși duble, capacitatea de transport solicitată, accesibilitatea și fluxul călătorilor"*.

102. Cerința ca tramvaiul să aibă 6 uși duble este o cerință tehnică excesivă (care nu este standard în piață) prin care se reduce în mod artificial concurența operatorilor economici interesați să participe în procedura de licitație. În realitate sunt incluse aici 2 cerințe tehnice excesive și restrictive: pe de o parte se solicită existența a 6 uși pentru tramvai și pe de altă parte se impune ca toate cele 6 uși să fie duble. Cerința este excesivă pentru că impune condiționalități speciale fără a fi dovedit un beneficiu real pentru Autoritatea Contractantă sau în legătură cu exploatarea acestor tramvaie.

103. **De altfel, în procedura din 2018 organizată de Municipiul București s-a impus ca cerință existența a minim 5 uși duble de acces.**

104. Municipiul București ar putea încerca să folosească această diferență – 5 uși duble la tramvaiele livrate în procedura din 2018 vs. 6 uși duble pentru cele 79 de tramvaie achiziționate acum – pentru a încerca să susțină că în realitate specificațiile impuse prin documentația de atribuire aici contestată nu favorizează un anumit operator economic.

105. Realitatea tehnică nu ar putea susține un astfel de argument, ci dimpotrivă arată că numărul minim de 6 uși duble a fost propus ca un element suplimentar care să restrângă artificial concurența. În cazul modelului de tramvai care circulă în prezent în București cu 5 uși duble (Astra Imperio Metropolitan), diferența dintre configurația cu 5 sau 6 uși nu constituie o dificultate tehnică – modificarea poate fi ușor implementată.

106. Conceptul constructiv este flexibil în această privință. Tramvaiul în circulație în București în acest moment este modular, fiind format din 4 module. Fiecare modul al tramvaiului Astra Imperio Metropolitan poate fi echipat cu 1 sau 2 uși duble. Modulul din stânga – primul modul al tramvaiului dispune de 2 uși duble - conform schiței incluse în pagina 3 din ***Anexa nr. 10*** - care poate fi replicat și la nivelul altui modul pentru a ajunge în mod facil la minim 6 uși duble.

107. ***Anexa nr. 10*** reprezintă fișa tehnică a tramvaiului Astra Imperio, iar la pagina 7 a acestui document se prevede expres că **numărul de uși al acestui tramvai este de 4 / 6 uși - adică poate include 4 uși, 5 uși sau 6 uși.**

108. Prin urmare cerința pentru 6 uși duble, deși este prezentată ca o diferență constructivă față de varianta de tramvai aflată în circulație în acest moment, în realitate

este încă o cerință restrictivă care împiedică accesul operatorilor economici la procedură și favorizează în mod nejustificat un anumit operator economic.

109. Toate argumentele din deciziile CJUE prezentate anterior (Sof Medica și Roche Lietuva) se aplică *mutatis mutandis* și în legătură cu această cerință tehnică. În plus în hotărârea pronunțată în cauza DYKA Plastics CJUE prevede:

> *„57. Într-un caz precum cel în discuție în litigiul principal, în care există, în sectorul economic vizat,* ***produse care pot fi diferențiate în funcție de fabricarea lor*** *și în special de materialul din care sunt realizate,* ***cerința de a utiliza produse realizate dintr-un anumit material*** *trebuie, astfel cum a observat avocatul general la punctele 72 și 73 din concluzii,* ***să fie calificată drept trimitere la un „tip" sau la o „producție specifică" ce are „ca efect favorizarea sau eliminarea anumitor întreprinderi sau produse"****, în sensul articolului 42 alineatul (4) prima teză din Directiva 2014/24, având în vedere că această trimitere* ***conduce la eliminarea întreprinderilor care furnizează produse realizate dintr-un alt material decât cel impus.****"*

110. Deși hotărârea CJUE se referă la materiale utilizate la producția unui anumit echipament, în realitate principiile stabilite în hotărârea CJUE se aplică oricăror cerințe restrictive care nu urmăresc decât restrângerea nejustificată a concurenței.

111. Scopul unei proceduri de achiziție publică este de a asigura eficiența în utilizarea fondurilor publice, cu atât mai mult cu cât o parte din fondurile utilizate în cadrul prezentei proceduri sunt fonduri europene care impun respectarea principiilor de transparență și tratament egal în rambursarea cheltuielilor finanțate din fonduri europene. Impunerea unor cerințe excesive care nu aduc beneficii Autorității Contractante raportat la alte soluții echivalente, dar restrâng concurența, sunt nelegale – cu un impact direct asupra sumelor cheltuite din fondurile europene contractate de Municipiul București.

112. Dacă în mod absolut și obiectiv Municipiul București ar putea justifica necesitatea a cel puțin 6 uși de acces în cadrul tramvaielor achiziționate, o astfel de cerință tehnică minimă poate fi obținută și prin alte soluții - de exemplu o soluție de tipul 5 uși duble de acces și încă una sau două uși simple la rama de tramvai asigură în egală măsură un acces similar al călătorilor în utilizarea tramvaiului. Arătăm că existența a 5 uși duble și 2 uși simple spre exemplu este și cantitativ echivalentă cerinței de 6 uși duble, dar lasă posibilitatea operatorilor economici să ofere soluții similare / echivalente din punct de vedere tehnic fără a impune o anumită soluție tehnică ce nu este prin natura sa fundamentală, unică sau esențială.

113. În Decizia CNSC pronunțată în soluționarea contestației nr. 2828/11.07.2016 (***Anexa nr. 13***), s-au reținut următoarele:

> *„Vizavi de* ***minimul de sisteme de siguranță****, respectiv minimum 5, din care 4 intrinseci, autoritatea contractantă a susținut că nu este o cerința restrictivă, atâta vreme cât sunt impuse cerințe minime, însă această explicație nu poate fi primită, întrucât* ***prin impunerea unui număr minim de sisteme, în mod evident, produsele cu un număr de sisteme mai mic decât cel solicitat sunt înlăturate****. Nici în răspunsul la notificarea prealabilă, nici în punctul de vedere la contestație,* ***achizitoarea nu a adus explicații concludente care să determine opinia Consiliului că doar produsele cu minimum 5 sisteme, din care 4 intriseci, pot asigura necesitățile sale****."*

„Nimeni nu contestă că autoritatea contractantă este cea care cunoaşte cel mai bine ce produse îi sunt necesare şi care trebuie să fie performanţele acestora, însă, pe de o parte, necesităţile sale trebuie să fie justificate, iar pe de altă parte, să nu conducă la înlăturarea de la procedură a altor produse ***cu aceleaşi performanţe, dar cu caracteristici constructive diferite****, dacă acestea acoperă nevoile achizitoarei. "*

114. În consecință, raportat la prevederile art. 2, art. 50 și art. 155 din Legea nr. 98/2016 coroborat cu art. 18 și art. 42 din Directiva 2014/24/UE, solicităm CNSC să obligați Autoritatea Contractantă:

(i) **să elimine toate referirile din documentația de atribuire și din Caietul de Sarcini la cerința de a exista 6 uși duble ca fiind excesivă și să înlocuiască această cerință cu o valoare care să fie conformă cu practica pieței – spre exemplu minim 5 uși duble sau 5 uși duble și două uși simple.**

D.5 Capacitatea minimă de 310 călători și factorul de evaluare „Capacitatea de transport" (pct. 3.4.1.3 din Caietul de Sarcini; pct. 2.3 din Instrucțiuni pentru ofertanți)

115. Caietul de Sarcini prevede la pct. 3.4.1.3, p. 13: *"Tramvaiul va avea o capacitate de transport de minim de 310 călători, din care minim 56 de călători pe scaune."* Se poate observa că în realitate această cerință excesivă privind numărul minim de călători este coordonată cu cerința privind lungimea minimă de 36m impusă tramvaiului ofertat: cele două cerințe merg în tandem și favorizează nejustificat un anumit operator economic.

116. Astfel cum am arătat mai sus, din informațiile tehnice disponibile ale principalilor producători europeni și internaționali de tramvaie, **nu am identificat niciun model de serie (omologat) care să aibă o lungime de 36 m**. După cum cerința privind lungimea tramvaiului este excesivă și restrictivă, având drept scop doar restricționarea concurenței și favorizarea unui anumit operator economic, la fel este și cerința privind numărul de călători. De altfel documentul privind consultarea de piață evidențiază faptul că *"capacitatea minimă a rămas de 310 călători"* în ciuda faptului că i s-a prezentat Autorității Contractante că este o cerință restrictivă.

117. În procedura de licitație publică organizată în 2018 de Municipiul București pentru achiziționarea de tramvaie s-a impus ca cerință minimă privind capacitatea un număr de **minimum 220 călători**, din care minim 56 pe scaune. Raportat la prevederile documentației din 2018, în prezenta documentație din 2026 cerința de minim 310 călători, din care minim 56 pe scaune reprezintă **o creștere de aprox. 41%.** Creșterea este semnificativă (cu aproape jumătate față de capacitatea solicitată anterior) fără această creștere să fie justificată de autoritatea contractantă.

118. În realitate, cerința minimă privind capacitatea de transport este corolarul unei alte cerințe tehnice excesive, respectiv lungimea de fix 36m. Impunând încă o cerință minimă excesivă privind tramvaiul ofertat, Municipiul București încearcă să blocheze alți operatori economici interesați să depună oferte.

119. Ridicarea pragului minim la 310 călători (+ 41% raportat la anul 2018) nu are nicio justificare (tehnica sau de altă natură) în documentație cu excepția restricționării accesului la procedură și favorizării unui anumit operator economic. Prin urmare se impune modificarea acestui prag minim – spre exemplu Instrucțiunile pentru ofertanți au prevăzut

inițial – înțelegem din Avizul Conform Condiționat al ANAP – o capacitate de transport de **minim 280 de călători**.

120. Suplimentar față de cerința minimă privind numărul de călători, documentația de atribuire punctează suplimentar exact numărul de călători transportați pentru a oferi un avantaj competitiv suplimentar operatorului economic care poate oferi tramvaiul de cel puțin 310 călători. Modul în care este structurat acest factor de evaluare arată faptul că obiectivul nu este achiziționarea unui tramvai mai performant sau care să îndeplinească anumite cerințe de protecție a mediului, ci doar pentru a favoriza un operator economic care poate oferta cel mai mare tramvai - oferta ce poate primi punctaj maxim la acest factor de evaluare este bine cunoscută încă de la momentul publicării documentației.

121. De altfel prin Avizul Conform Condiționat (***Anexa nr. 4***) ANAP a indicat Autorității Contractante să aibă *"în vedere și posibilitatea utilizării și a altor factori* ***care să vă aducă reale avantaje*** *(factori privind protecția mediului conform art.187 alin.4^1 din Legea 98/2016)"* Ne însușim această critică, a cărei pertinență este evidențiată și de comparația cu factorii de evaluare utilizați în procedura de achiziție organizată de aceeași Autoritate Contractantă în anul 2018, cu un scop similar, pentru „Achiziționarea a 100 de tramvaie", inițiată prin anunțul de participare nr. CN 1007214 din 11.12.2018.

122. Cu titlu de exemplu, in cadrul procedurii din 2018 au fost prevăzuți factori de evaluare privind (i) **puterea specifică instalată pentru tracțiune (kW/t)**, (ii) **consumul specific de energie electrică (kWh/t×km)** și (iii) **energia electrică recuperată (kWh/t×km)**.

123. În schimb, în prezenta procedură care face obiectul contestației, Autoritatea Contractantă **nu a inclus factori de evaluare care să urmărească reducerea cheltuielilor cu energia electrică**, deși pct. 3.5.1.1 din Caietul de Sarcini, „Considerații generale privind garanția", prevede expres că aceste cheltuieli rămân în sarcina Achizitorului pe durata garanției: *„În mod concret pe perioada de garanție singurele cheltuieli suportate de Achizitor vor fi: Consumul de energie electrică (...)"* .

124. Observația ANAP este deosebit de importantă în condițiile în care 2 din cei 3 factori de evaluare calitativi (care sunt presupuși a urmări obținerea unor avantaje economice / de altă natură de către Autoritatea Contractantă, respectiv cel mai bun raport calitate – preț) nu fac decât să favorizeze nejustificat un anumit operator economic și să limiteze șansele la o competiție reală pentru alți operatori economici.

125. Autoritatea Contractantă a ignorat utilizarea unor factori de evaluare care în mod real pot oferi un avantaj calitativ produselor ofertate, cum ar fi performanță tehnică, consum energetic redus, inovare (soluții tehnice avansate), factori de mediu și a inclus în criteriul de atribuire acei factori de evaluare care favorizează decisiv un anumit operator. **Departajarea operatorilor economici nu se poate face prin faptul că într-un tramvai încap cu 10 sau 20 de călători mai mult decât în alt tip de tramvai, atâta vreme cât factori legați de performanța tehnică, energetică sau de mediu sunt ignorați complet.** Cerințele Uniunii Europene avansează, iar documentațiile de atribuire ar trebui să țină pasul cu aceste schimbări structurale fundamentale privind prioritățile și avantajele economice urmărite.

126. În acest context merită amintite:

- Decizia CNSC pronunțată în soluționarea contestației nr. 3360/26.11.2020 (***Anexa nr. 14***):

„Astfel, Consiliul stabilește că, într-adevăr, specificațiile tehnice ale caietului de sarcini descriu nevoia de achiziție a autorității contractante, însă, în egală măsură, este necesar ca acestea ***să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și să nu aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.***

În această situație, Consiliul reține că autoritatea contractantă ***nu a probat de ce numai modalitățile descrise în cele 4 specificații tehnice ale caietului de sarcini sunt adecvate la a-i satisface pe deplin nevoia de achiziție.***

Este adevărat că autoritatea contractantă nu a indicat în mod expres un anumit producător, o anumită origine, nici nu se referă la mărci, brevete, tipuri sau la o origine, însă, ***prin modalitatea în care aceasta a elaborat specificațiile tehnice a introdus elemente care sunt specifice unor anumite producții, care caracterizează echipamentele furnizate de un anume producător"***

- Decizia nr. 549/14.07.2021 pronunțată în Dosar nr. 465/39/2021 de Curtea de Apel Suceava (***Anexa nr. 15***):

„[...] curtea a reținut că autoritatea contractantă nu a adus ***dovezi concrete, suficient de precise din care să rezulte că*** *produsele construite din alt material decât sticla* ***nu satisfac cerințele de performanță sau cerințele funcționale*** *stabilite de autoritatea contractantă. Curtea constată așadar că din perspectiva motivării, pertinenței și credibilității, autoritatea contractantă nu a justificat cerința în discuție în* ***raport de circumstanțe obiective****, aducând atingere accesului egal la procedura de achiziție și principiilor concurenței."*

- Decizia nr. 435 din data de 8 august 2023 pronunțată în Dosar nr. 480/39/2023 de Curtea de Apel Suceava (***Anexa nr. 16***):

„În acest context, revine autorității contractante sarcina, ca prin exigențele stabilite în documentația de atribuire, prin specificațiile tehnice descrise în caietul de sarcini să asigure îndeplinirea cerințelor minimale de performanță prevăzute în Ordin, să asigure îndeplinirea în condiții optime a contractului fără a impune cerințe minime restrictive de calificare ori soluții tehnice, constructive ce nu sunt adaptate la specificul contractului, afectează concurența, ***limitează opțiunile viabile ale autorității și în același timp favorizează unii candidați****, restrângând excesiv cadrul procedurii de atribuire."*

127. În egală măsură concluziile din Decizia CNSC nr. 1849/C11/1768-1783 din 04.07.2024 (***Anexa nr. 7***) – menționate și anterior – sunt deosebit de relevante:

„Prin contestațiile formulate, atât ..... SRL, cât și ..... SA critica factorii de evaluare pe care achizitoarea i-a stabilit în aplicarea criteriului de atribuire „cel mai bun raport calitate-preț", afirmând că, pe de o parte, ***unii dintre aceștia reprezintă cerințe tehnice proprii caietului de sarcini****, iar pe de alta parte, ca, din* ***modul de formulare a factorilor de evaluare și din modul de acordare a punctajelor corespunzătoare, singura oferta ce poate primi punctaj maxim tehnic este cea referitoare la echipamentul GLP Systems – ABBOTT."***

În acest context de fapt și de drept devin relevante susținerile contestatoarelor, necombătute de către achizitoare, și pentru care Consiliul stabilește necesitatea ca aceasta din urma sa refacă ***întregul concept de aplicare a criteriului de***

***atribuire**, astfel încât acesta sa implice utilizarea unor factori de evaluare care sa respecte regulile din textele de lege citate în prezenta motivare.*

*Important de subliniat este și ca prin noii factori de evaluare și prin modalitatea lor de punctare **sa fie evitata situația în care orice alt echipament ofertat, altul decât GLP Systems – ABBOTT, sa aibă șanse reale de obținere a unui punctaj superior tehnic** daca asigura achizitoarei atât nevoia de achiziție, dar și avantajele urmărite legal de aceasta, astfel încât sa fie evitata situația recomandata în prezent de autoritatea contractante, respectiv: „De asemenea, raportat la criteriul de atribuire, cele 10 puncte pot fi recuperate din punctajul pentru preț." Astfel, **nu poate fi admis ca modul în care achizitoarea înțelege sa aplice criteriul de atribuire sa reprezinte o situație economic dezavantajoasa pentru operatorul ce propune un echipament dezirabil, dar a cărui singura șansă de câștigare a contractului este sa își diminueze în mod artificial prețul, deoarece factorii de evaluare tehnici au potențial de punctare maxima doar a unui singur alt echipament**."*

128. În consecință, raportat la prevederile art. 2, art. 50, art. 154 - 156 și art. 187 - 189 din Legea nr. 98/2016 coroborat cu art. 18 și art. 42 din Directiva 2014/24/UE, solicităm CNSC să obligați Autoritatea Contractantă:

(i) să elimine factorul de evaluare privind capacitatea de transport (nr. total de călători) deoarece distorsionează în mod grav concurența între operatorii economici interesați de procedură fără a oferi un avantaj economic sau de altă natură real Autorității Contractante, ignorând în același timp factori calitativi reali privind tramvaiele achiziționate (performanța tehnică, energetică sau de mediu).

(ii) **să elimine din documentația de atribuire, inclusiv din Caietul de Sarcini, cerința privind capacitatea de transport de minimum 310 călători, dintre care minimum 56 pe scaune, și să o înlocuiască cu o cerință conformă practicii pieței, de exemplu, minimum 280 de călători, astfel cum înțelegem că era prevăzut într-o versiune anterioară a Fișei de Date/documentației de atribuire**, pentru a permite participarea oricărui operator economic interesat, fără favorizarea operatorului care deține un tramvai de exact 36 m și care, în consecință, va avea o capacitate de transport mai mare.

D.6 Cerințele neclare privind înălțimea podelei (pct. 3.4.1.1 și pct. 3.4.1.2 din Caietul de Sarcini)

129. Caietul de Sarcini prevede la pct. 3.4.1.2, CARACTERISTICI DINAMICE, p. 12: *„Pentru tramvaiul gol cu bandaje noi, înălțimea podelei în zona de acces va fi de max 350 mm față de NSS (nivelul superior al șinei). Podeaua va fi la aceeași înălțime la intrare pentru toate ușile pentru călători. În interiorul tramvaiului în zona ușilor se admite o diferență de nivel de maxim 50 mm față de nivelul de 350 mm"*. Aceeași cerință apare și la p. 10 a Caietului de Sarcini.

130. Caietul de Sarcini prevede la pct. 3.4.1.2, CARACTERISTICI DINAMICE, p. 10: *„Podeaua în interior: Podeaua va fi 100% coborâtă pe toată suprafața destinată călătorilor în picioare. Panta maximă acceptată în zona longitudinală este de 8%"*.

131. Nici „zona ușilor", nici „zona longitudinală" nu sunt delimitate, iar formularea diferă de cea din raportul de consultare a pieței (***Anexa nr. 5***) care prevede: *"A fost admisă o*

pantă longitudinală interioară de maximum 8%, cu menținerea podelei 100% coborâte în zona destinată călătorilor în picioare.". Cerința nu îndeplinește condițiile de claritate și previzibilitate impuse de art. 154 (1) din Legea nr. 98/2016[18] și de principiul transparenței așa cum a fost statuat de CJUE în cauza Sof Medica (***Anexa nr. 8***):

> *"44. Astfel, principiul transparenței presupune ca condițiile și modalitățile procedurii de atribuire să fie formulate în mod clar, precis și neechivoc în anunțul de participare sau în caietul de sarcini, așa încât, pe de o parte, să permită tuturor ofertanților informați în mod rezonabil și care dau dovadă de o diligență normală să înțeleagă conținutul exact al acestora și să le interpreteze în același fel și, pe de altă parte, să dea posibilitatea autorității contractante să verifice efectiv dacă ofertele ofertanților corespund criteriilor care guvernează achiziția în cauză (Hotărârea din 10 mai 2012, Comisia/Țările de Jos, C-368/10, EU:C:2012:284, punctul 109 și jurisprudența citată). [...]"*

132. Prevederile Caietului de Sarcini nu sunt clare cu privire la condițiile și modul în care se aplică limitarea de 50mm impusă cu privire la *"zona ușilor"*. Impunerea unei diferențe maxime de nivel de 50 mm pentru *"zona ușilor"*, poate conduce la interpretări greșite sau subiective, favorabile pentru o anumită configurație a scaunelor și a amenajării interioare a tramvaiului, corespunzătoare soluției constructive a unui anumit producător. Aceste formulări nu îndeplinesc condițiile de claritate și previzibilitate pentru a se putea stabili în ce condiții este îndeplinită cerința minimă privind nivelul podelei.

133. Se pune întrebarea legitimă – pentru ce zonă a podelei tramvaiului este aplicabilă această diferență de nivel de 50 mm? Până unde este considerată zona ușilor? În plus, prin această condiție Autoritatea Contractantă blochează posibilitatea de a oferi tramvaie cu boghiuri cu axe clasice, care reprezintă o soluție consacrată pe piață.

134. O asemenea modalitate de redactare a cerințelor tehnice minime privind podeaua tramvaiului trebuie analizată prin raportare la principiile care guvernează achizițiile publice, cerințele tehnice trebuind formulate transparent și într-o manieră clară și cuprinzătoare astfel încât să asigure o concurență efectivă, fără favorizarea unui anumit producător. Or, în cazul de față principalul element care conduce la confuzie și interpretări subiective este cel legat de diferența de 50 mm *"în zona ușilor"*. Simultan, această cerință limitează nepermis soluțiile tehnice pe care le pot folosi ofertanții.

135. De vreme ce *"zona ușilor"* nu poate fi determinată obiectiv și de vreme ce extinderea unei diferențe de 50 mm pentru întreaga podea a tramvaiului ar fi absolut excesivă (practic imposibilă din punct de vedere obiectiv în zona boghiurilor), singura opțiune pentru Autoritatea Contractantă este eliminarea acestei limitări de 50mm, astfel încât cerințele tehnice minime impuse cu privire la podea să fie clare și previzibile pentru toți producătorii interesați **indiferent de modul în care decid să proiecteze sistemul de boghiuri al tramvaielor.**

136. Alternativ, Autoritatea Contractantă ar trebui să accepte o diferență de nivel de până la 150 mm, permisă în cadrul omologării, pentru podeaua coborâtă a tramvaiului, ceea ce oferă posibilități mai largi de configurare a spațiului interior inclusiv în zona boghiurilor și a scaunelor amplasate deasupra boghiurilor – astfel nu sunt influențate întreaga amenajare interioară a tramvaiului și soluțiile tehnice care pot fi ofertate.

---

[18] *(1) Autoritatea contractantă are obligația de a elabora documentația de atribuire care conține toate informațiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire.*

137. În consecință, raportat la prevederile art. 2, art. 50, art. 154 și art. 155 din Legea nr. 98/2016 coroborat cu art. 18 și art. 42 din Directiva 2014/24/UE, solicităm CNSC să obligați Autoritatea Contractantă:

(i) să elimine din documentația de atribuire, inclusiv din Caietul de Sarcini, cerința privind diferența de nivel de 50 mm în zona ușilor, deoarece este o cerință lipsită de claritate, dă naștere unor interpretări subiective și distorsionează în mod grav concurența între operatorii economici interesați de procedură fără a oferi un avantaj economic sau de altă natură real Autorității Contractante;

(ii) în subsidiar, în măsura în care se apreciază ca fiind necesară stabilirea unei asemenea diferențe de nivel, **să modifice cerința în sensul stabilirii unei diferențe de nivel la o valoare rezonabilă – 150 mm – pentru întreaga suprafață a podelei tramvaiului, pentru a evita referiri la *"zona ușilor"* care nu poate fi determinată, soluția constructivă astfel propusă îndeplinind cerințele aplicabile de siguranță, accesibilitate și omologare;**

D.7 Termenul de 2 luni pentru elaborarea, avizarea și depunerea la AFER a specificației tehnice de produs (pct. 3.4 din Caietul de Sarcini)

138. Caietul de Sarcini impune la pct. 3.4, p. 6: *"În termen de 2 luni de la data semnării contractului cu ofertantul declarat câștigător, acesta este obligat de a supune avizării Achizitorului si ulterior AFER specificația tehnică de produs care vor fi prezentate în forma ceruta de HG 528/2025".*

139. Astfel Autoritatea Contractantă îi impune oricărui operator economic interesat ca în termen de 2 luni de la semnarea contractului să aibă finalizată integral specificația tehnică de produs pentru tramvaiul ofertat și, în plus, **în același termen de 2 luni să parcurgă avizarea acelei specificații cu Autoritatea Contractantă, dar să și depună la AFER în vederea avizării aceeași specificație tehnică de produs**.

140. Printr-un limbaj ambiguu, imprecis și neconcludent Autoritatea Contractantă impune de fapt operatorilor economici interesați să aibă pregătită specificația tehnică de produs pentru tramvaiul ofertat în jurul datei semnării contractului de achiziție publică. Doar așa operatorul economic poate spera (și nici așa nu este sigur) ca în 2 luni să fie parcursă avizarea specificației cu Autoritatea Contractantă și **ulterior** depunerea specificației spre avizare la AFER în același termen de 2 luni. Acest flux este imposibil din punct de vedere tehnic obiectiv. Termenul este stabilit arbitrar și colectiv pentru toate operațiunile.

141. Cu titlu preliminar, subliniem caracterul imprecis al cerinței si în ceea ce privește **succesiunea etapelor de avizare și durata acestora.** Din formulare se poate înțelege că documentația tehnică va fi depusă la AFER **ulterior avizării favorabile din partea Autorității Contractante**, fără a fi însă precizat un termen maxim, nici măcar estimativ, pentru analizarea documentației și emiterea avizului de către acesta. În această interpretare, termenul restrictiv de 2 luni nu este disponibil integral ofertantului declarat câștigător pentru pregătirea și depunerea la AFER a documentației, întrucât include și intervalul, nedeterminat ca durată, necesar avizării prealabile de către Autoritatea Contractantă. **Prin urmare, timpul efectiv aflat la dispoziția ofertantului pentru pregătirea și depunerea documentației în forma cerută de HG 528/2025 este mai scurt de 2 luni și nu poate fi stabilit în mod previzibil, depinzând de durata unei etape asupra căreia ofertantul nu deține controlul .**

142. Astfel Autoritatea Contractantă impune o nouă cerință tehnică excesivă al cărei unic scop este defavorizarea unor operatori economici și favorizarea nejustificată a unui alt operator economic. Cui ar putea folosi această limitare decât unui operator economic care are deja un produs omologat de tip conform specificațiilor din Caietul de Sarcini și pentru care termenul de 2 luni este relativ nerelevant.

143. Termenul de 2 luni este un termen stabilit absolut arbitrar care nu aduce niciun beneficiu real cuantificabil Autorității Contractante, ci doar stabilește o limitare specifică pentru orice operator economic care nu deține un tramvai omologat de tip conform cerințelor Caietului de Sarcini. Pentru ofertanții care nu au în producție de serie un tramvai conform specificațiilor Caietului de Sarcini, există un risc semnificativ de a nu putea pregăti și depune documentația în termen.

144. În consecință, raportat la prevederile art. 2, art. 50 și art. 155 din Legea nr. 98/2016 coroborat cu art. 18 și art. 42 din Directiva 2014/24/UE, solicităm CNSC să obligați Autoritatea Contractantă:

(i) să elimine din documentația de atribuire / Caietul de Sarcini cerințele minime privind respectarea unui termen de 2 luni de la semnarea contractului de furnizare în interiorul căruia următoarele operațiuni trebuie îndeplinite cumulativ: (i) specificația tehnică de produs este pregătită, (ii) specificația tehnică de produs este avizată de Autoritatea Contractantă și (iii) specificația tehnică de produs este depusă spre avizare la AFER;

(ii) în subsidiar, în măsura în care acest termen se consideră necesar, **să modifice cerința / termenul pentru a fi determinat pentru fiecare secvență /etapă în parte un termen specific, cu estimarea unor timpi rezonabili de proiectare la ofertant, avizare la Autoritatea Contractantă și depunere la AFER.**

D.8 Autorizarea AFER a prestatorului activității de remediere în garanție până la recepția primului tramvai (pct. 3.6 din Caietul de Sarcini)

145. Caietul de Sarcini (pct. 3.6, p. 59) impune ca *"Prestatorul activității de remediere defecțiuni în termen de garanție se va autoriza AFER până la recepția primului tramvai, în locațiile utilizatorului"*.

146. Documentația de atribuire / Caietul de Sarcini nu precizează în ce constă procesul de autorizare, ce spații, echipamente și dotări vor fi puse la dispoziția operatorului economic în vederea autorizării și desfășurării activității în locațiile utilizatorului (compania de transport public), condițiile de acces și utilizare a acestora și nici obligațiile care revin utilizatorului (compania de transport public) în cadrul procesului de autorizare.

147. De asemenea, nu există un angajament al utilizatorului (compania de transport public) de a asigura sprijinul necesar și de a îndeplini obligațiile care îi revin în cadrul procesului de autorizare și nici nu sunt indicate în concret obligațiile utilizatorului.

148. Îndeplinirea cerinței nu depinde, așadar, exclusiv de operatorul economic ofertant, ci și de concursul utilizatorului (compania de transport public), iar lipsa acestor informații încalcă obligația de informare completă, corectă și precisă (art. 154 din Legea nr. 98/2016 și art. 20 din Normele Metodologice) și principiul transparenței detaliat în pct. 44 din hotărârea Sof Medica (***Anexa nr. 8***), punct menționat mai sus pe care nu îl reluăm pentru a nu încărca documentul.

149. Totodată, documentația de atribuire / Caietul de Sarcini nu indică nici durata avută în vedere pentru obținerea autorizării și modul în care aceasta se corelează cu termenul de livrare și recepție a primului tramvai. Coroborată cu graficul de livrare (care impune implicit livrarea capului de serie în mai puțin de 9 luni) și cu factorul de evaluare care recompensează reducerea suplimentară a termenelor, cerința presupune finalizarea, într-un interval extrem de scurt (imposibil din punct de vedere obiectiv în condiții normale de piață și concurență), a producției, a avizării documentației tehnice, a omologării sau agrementării tramvaiului și a autorizării AFER a prestatorului.

150. Cumulul favorizează operatorul economic care deține deja autorizările relevante și echipe la utilizator (operatorul de transport), în detrimentul celor care trebuie să le obțină pe parcursul executării contractului.

151. În consecință, raportat la prevederile art. 2, art. 50, art. 154 și art. 155 din Legea nr. 98/2016 coroborat cu art. 18 și art. 42 din Directiva 2014/24/UE, solicităm CNSC să obligați Autoritatea Contractantă:

(i) să modifice documentația de atribuire / Caietul de Sarcini în sensul clarificării procesului de autorizare (etape, termene), a comunicării inventarului spațiilor, echipamentelor și dotărilor puse la dispoziție de utilizator pentru ofertant în vederea obținerii autorizărilor, precum și a comunicării condițiilor de acces și utilizare la infrastructura deținută de utilizator (compania de transport public);

(ii) să modifice documentația de atribuire / Caietul de Sarcini în sensul confirmării angajamentului utilizatorului (compania de transport public) de a asigura sprijinul necesar și indicarea concretă a obligațiilor utilizatorului în procesul de obținere de către furnizor a autorizărilor impuse prin Caietul de Sarcini;

(iii) să modifice documentația de atribuire / Caietul de Sarcini în sensul precizării duratei estimate a autorizării, justificării fezabilității termenelor impuse și corelării termenului de autorizare cu momentul efectiv de începere a activității de service în garanție;

(iv) să elimine din documentația de atribuire / Caietul de Sarcini cerința privind autorizarea la AFER în lipsa modificărilor / clarificărilor confirmărilor solicitate mai sus.

D.9 Garanția completă de funcționare „fără limitare de kilometraj" (pct. 3.5.1.1 din Caietul de Sarcini; pct. 2.1 din Instrucțiunile pentru ofertanți)

152. Caietul de Sarcini impune la pct. 3.5.1.1, p. 48: *"Garanție completă de funcționare („FULL WARRANTY") este de minimum 5 ani, fără limitare de kilometraj, de la data recepției fără obiecțiuni a fiecărui tramvai, pentru tramvaiul în ansamblu și toate componentele sale [...]".*

153. În același timp la același pct. 3.5.1.1, p. 48 Caietul de Sarcini prevede: *"pentru calculul stocului de materiale, piese de schimb, agregate, consumabile, în perioada de garanție ofertată, ofertantul va lua în considerare un rulaj mediu anual pentru fiecare tramvai de aproximativ 70.000 km".*

154. Raportat la acest rulaj indicat în documentația de atribuire, unei perioade de 5 ani îi corespunde un rulaj cumulat de 350.000 km pe tramvai (5 × 70.000 km). Menținerea

unei garanții „fără limitare de kilometraj", în condițiile indicării unui rulaj doar aproximativ și mediu, nu oferă ofertanților un reper suficient de precis pentru delimitarea obligațiilor asumate și evaluarea costurilor. **Un rulaj mediu la nivelul flotei poate ascunde diferențe semnificative între tramvaie**, cu impact asupra intervențiilor, pieselor de schimb, consumabilelor și personalului, astfel încât ofertele riscă să fie întocmite pe ipoteze diferite și să nu fie comparabile.

155. Incertitudinea avantajează operatorul economic care desfășoară în prezent activitățile relevante pentru utilizator și are acces la datele efective privind rulajele și volumele de intervenții, indisponibile celorlalți ofertanți. Aceștia sunt obligați fie să includă marje suplimentare de risc în preț, fie să renunțe la participare.

156. Efectul de incertitudine este amplificat de factorul de evaluare privind garanția suplimentară (25%), care punctează extinderea unei obligații a cărei întindere nu este determinată. Se încalcă astfel principiile tratamentului egal și transparenței (art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016) și obligația de a stabili factori de evaluare care permit compararea obiectivă a ofertelor (art. 187 - 189 din Legea nr. 98/2016).

157. În consecință, raportat la prevederile art. 2, art. 50, art. 155, 187 - 189 din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice coroborat cu art. 18 și art. 42 din Directiva 2014/24/UE privind achizițiile publice, solicităm CNSC să obligați Autoritatea Contractantă:

(i) să modifice documentația de atribuire / Caietul de Sarcini în sensul înlocuirii mențiunii „fără limitare de kilometraj" cu o garanție de 5 ani de la recepția fără obiecțiuni sau până la atingerea unui rulaj cumulat de 350.000 km pentru fiecare tramvai livrat, oricare dintre aceste limite este atinsă prima, cu menținerea perioadelor mai mari prevăzute pentru anumite componente;

(ii) să modifice documentația de atribuire / Instrucțiunilor pentru ofertanți în sensul de a fi acordat punctajul prevăzut la pct. 2.1 din secțiunea II.2.5 Criterii de atribuire având o pondere 25% din Instrucțiunile pentru ofertanți, prin raportare la garanția minimă de 5 ani sau la un rulaj cumulat de 350.000 km, oricare dintre aceste limite este atinsă prima, respectiv prin raportare la valori mai mari calculate prin adăugarea a câte 1 an sau a câte 70.000 km pentru fiecare an suplimentar;

(iii) să modifice documentația de atribuire / Caietul de Sarcini în sensul precizării exprese că reperul de 70.000 km/an se raportează la rulajul individual al fiecărui tramvai, iar plafonul de 350.000 km se verifică distinct pentru fiecare tramvai, fără compensarea rulajelor între vehicule și fără stabilirea unei medii generale pe întregul parc de 79 de tramvaie livrate.

D.10 Caracterul limitativ al cheltuielilor suportate de Achizitor în perioada de garanție (pct. 3.5.1.1 din Caietul de Sarcini)

158. Caietul de Sarcini prevede la pct. 3.5.1.1, p.48: *"În mod concret pe perioada de garanție singurele cheltuieli suportate de Achizitor vor fi: consumul de energie electrică, piesele și materialele pentru reparații datorate accidentelor de circulație, actelor de vandalism care nu sunt determinate de o vină tehnică imputabilă Furnizorului, contravaloarea activității de curățenie a tramvaielor, salariile conducătorilor de vehicule"*.

159. Această formulare poate fi interpretată în sensul că toate costurile neenumerate revin implicit Furnizorului, chiar în lipsa unei obligații exprese, ceea ce nu permite

delimitarea clară a responsabilităților și estimarea unitară a costurilor incluse în ofertă și generează riscul unor interpretări divergente în executarea contractului, contrar art. 154 din Legea nr. 98/2016 și principiului transparenței.

160. Aceste prevederi oferă un avantaj competitiv nejustificat acelui operator economic care desfășoară deja activități de garanție / mentenanță la utilizator (societatea de transport public)

161. Pe durata garanției pot apărea și alte cheltuieli care trebuie suportate de Achizitor, de exemplu: costurile asigurărilor obligatorii și facultative (cu excepția asigurării RCA pentru primele 12 luni); costurile serviciilor de comunicații GSM; întreținerea și înlocuirea SDV-urilor și AMC-urilor furnizate conform Anexei 1.3 după expirarea garanției de 24 de luni aferente acestora; materialele, piesele de schimb și consumabilele aferente depășirii rulajului de 70.000 km/an pe tramvai; transportul tramvaielor între linii, dacă este necesar pentru menținerea acestui regim de utilizare; integrarea sistemelor IT cu sistemele existente la beneficiar.

162. În consecință, raportat la prevederile art. 2, art. 50, art. 154 și art. 155 din Legea nr. 98/2016 coroborat cu art. 18 și art. 42 din Directiva 2014/24/UE, solicităm CNSC să obligați Autoritatea Contractantă:

(i) să elimine caracterului limitativ al enumerării situațiilor în care Autoritatea Contractantă suportă costurile în perioada de garanție și să introducă în documentația de atribuire / Caietul de Sarcini a unei prevederi care să clarifice că pe perioada de garanție, Autoritatea Contractantă va suporta cheltuielile enumerate, precum și orice alte costuri aferente exploatării, întreținerii și utilizării tramvaielor și echipamentelor furnizate care nu sunt atribuite în mod explicit Furnizorului prin documentația de atribuire.

D.11 Efectul cumulat al cerințelor – restrângerea structurală a concurenței și necesitatea anulării procedurii

163. Cerințele criticate nu pot fi analizate izolat. Potrivit hotărârii pronunțate de CJUE în cauza Roche Lietuva:

> *"Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că articolele 18 și 42 din Directiva 2014/24 trebuie interpretate în sensul că nu impun autorității contractante, la stabilirea specificațiilor tehnice ale unei cereri de ofertă având ca obiect achiziționarea de produse medicale, să acorde prevalență, de principiu, fie importanței caracteristicilor individuale ale aparatelor medicale, fie importanței rezultatului funcționării acestor aparate,* ***ci impun ca specificațiile tehnice, în ansamblul lor, să respecte principiile egalității de tratament și proporționalității. Revine instanței de trimitere sarcina de a aprecia dacă, în cauza cu care este sesizată, specificațiile tehnice în cauză corespund acestor cerințe****."*

164. Analizate împreună, cerințele descriu, una câte una, un tramvai produs de un anumit operator economic și aflat deja în circulație în București.

165. Concret, documentația impune cumulativ:

(i) livrarea celor 79 de tramvaie în maximum 28 de luni, cu un ritm constant de minimum 4 tramvaie/lună, ceea ce implică livrarea capului de serie în mai puțin de 9 luni, deși singurul termen obiectiv este 31.12.2029;

(ii) acordarea unui punctaj suplimentar ofertanților care își asumă o livrare accelerată, deși termenul limită de livrare rămâne 31.12.2029, iar ANAP a atras atenția că menținerea acestui factor de evaluare crește nenecesar riscul ca orice întârziere să conducă la o modificare substanțială a contractului;

(iii) interdicția prototipurilor, deși Autoritatea Contractantă admite ea însăși că tramvaiul livrat poate diferi de cel ofertat, iar anumite actualizări vor fi necesare pentru conformitatea cu noile cerințe legale (de exemplu, Regulamentul (UE) 2024/2847);

(iv) prezentarea, la momentul ofertării, a omologării obținute într-o țară a Uniunii Europene pentru un tramvai cu caracteristici identice cu cele ale Caietului de Sarcini și interzicerea implicită a posibilității prezentării unei omologări a unui tramvai similar drept dovadă a capacității ofertantului;

(v) impunerea unei lungimi fixe a tramvaiului de 36 m, fără nicio toleranță, deși nu există o constrângere și/sau limitare tehnică care să impună o lungime exactă a tramvaiului;

(vi) impunerea unui număr minim de 6 uși duble, deși nu există niciun motiv obiectiv pentru care accesul eficient al călătorilor ar putea fi obținut doar astfel (de exemplu, o configurație cu 5 uși duble și una sau două uși simple, ar putea asigura un acces similar);

(vii) oferirea unui punctaj superior ofertanților care își asumă prin ofertă o capacitate mai mare de transport al pasagerilor, în defavoarea unor factori de evaluare care în mod real pot oferi un avantaj calitativ produselor ofertate, de exemplu, performanță tehnică și energetică, factori de mediu, etc.;

(viii) impunerea unei capacități minime de 310 călători, care depășește cu aprox. 41% capacitatea minimă solicitată de aceeași Autoritate Contractantă pentru aceeași gamă de tramvaie în anul 2018, fără o justificare obiectivă;

(ix) formularea ambiguă a unor cerințe privind nivelul minim impus pentru podeaua coborâtă, aplicabile doar suprafeței destinate călătorilor în picioare, într-un mod care corespunde unui anumit tramvai de 36 m aflat deja în circulație în București;

(x) obligația furnizorului de a elabora și depune spre avizarea Autorității Contractante și AFER specificația tehnică de produs în termen de 2 luni de la semnarea contractului, termen care nu poate fi respectat în mod obiectiv, având în vedere duratele de proiectare și elaborare a documentației, decât de un ofertant care deține deja această documentație;

(xi) obligația de autorizare AFER a prestatorului activității de remediere a defecțiunilor în perioada de garanție, în locațiile utilizatorului, până la recepția primului tramvai, cerință care avantajează operatorii economici ce dispun deja de echipe la operatorul de transport;

(xii) impunerea unei garanții complete de funcționare de minimum 5 ani, fără limitare de kilometraj, împiedică o estimare fundamentată a costurilor garanției și avantajează operatorii economici care au acces la datele efective privind rulajele și volumele de intervenții, informații indisponibile celorlalți ofertanți;

ceea ce conduce la concluzia neechivocă că întreaga documentația de atribuire este elaborată pentru a favoriza un operator economic care deține tramvaiul descris prin Caietul de Sarcini.

166. Doar un operator economic care deține deja un tramvai de 36 m, cu 6 uși duble, cu o capacitate de 310 călători, omologat într-un stat membru, poate livra 79 de tramvaie în maximum 28 de luni, cu 4 tramvaie pe lună constant, și poate depune specificația tehnică în 2 luni de la semnarea contractului.

167. Sunt excluși operatorii care au tramvaie similare, omologate și dovedite în exploatare, care le pot adapta și livra până la 31.12.2029, fără ca produsele lor să fie inferioare funcțional, calitativ sau al siguranței, doar pentru că nu sunt identice cu produsul de referință. Se creează astfel un regim preferențial pentru un singur operator economic, în sensul art. 50 din Legea nr. 98/2016 și art. 18 alin. (1) din Directivă, cu riscul ca cheltuielile să fie considerate neeligibile în cadrul Programului Regional București-Ilfov 2021-2027.

168. De altfel, faptul că o licitație de o asemenea anvergură este publicată pe 5.11.2026 cu termen de depunere la 10.12.2026 (doar termenul minim de 35 de zile) arată în sine că Autoritatea Contractantă nu are preocuparea / teama că ar putea să nu primească măcar o ofertă.

169. **Remedierea acestor nelegalități presupune redefinirea specificațiilor tehnice esențiale, a graficului de livrare, a factorilor de evaluare și a ponderilor acestora, deci intervenții care afectează însăși „arhitectura" achiziției și care ar echivala cu o reluare a procedurii.**

170. În aceste condiții, astfel cum a reținut CNSC prin Decizia 3804/2025 (***Anexa nr. 17*** și Curtea de Apel București prin Decizia nr. 121/2026 (***Anexa nr. 18***), **se impune anularea procedurii,** în temeiul art. 26 alin. (2) din Legea nr. 101/2016 coroborat cu art. 212 alin. (1) lit. c) din Legea nr. 98/2016, **ca măsură necesară pentru refacerea documentației de atribuire în sensul de a înlătura orice constrângere artificială a concurenței.**

E. CLAUZE DIN PROIECTUL DE CONTRACT CARE CONTRAVIN LEGISLAȚIEI ACHIZIȚIILOR PUBLICE ȘI/ SAU CARE SE IMPUN A FI CLARIFICATE/ MODIFICATE

E.1 Art. 12.7-12.12 privind garanția tehnică de bună execuție și prevederile conexe

171. Potrivit art. 12.7 din Proiectul de contract:

„Garanția tehnica de buna execuție a contractului este distincta de garanția de buna execuție a contractului de furnizare",

iar conform art. 12.8:

Garanția tehnica de bună execuție este distincta de garanția de bună execuție si reprezintă 10% din prețul Contractului fără TVA. Aceasta se constituie în lei prin scrisoare de garanție bancara sau instrument de garantare emis în condițiile legii, cu valabilitate pentru întreaga perioada de derulare a obligațiilor de garanție si se depune la sediul Achizitorului cu minimum 30 de zile înainte de expirarea garanției de bună execuție."

172. În continuare, proiectul de contract prevede la clauzele 12.9 – 12.12 că garanția tehnică de bună execuție se eliberează în termen de maximum 15 zile de la solicitarea Furnizorului, dar nu mai devreme de îndeplinirea *tuturor obligațiilor de garanție* si de

predarea ultimei versiuni de software de configurare, diagnoză si depanare aplicate tramvaielor livrate, iar, în cazul emiterii pretențiilor asupra acesteia, se va reconstitui conform prevederilor contractuale.

173. Întregul regim al „garanției tehnice de bună execuție" stabilit prin Proiectul de contract contravine legislației privind achizițiile publice (respectiv Legea 98/2016 și Normele Metodologice), întrucât este de natură **să extindă artificial și nepermis limitele și termenul garanției de bună execuție.**

174. Potrivit art. 154^2 alin. (1) din Legea 98/2016: *„În cazul **contractului de furnizare**, autoritatea contractantă are obligația de a elibera/restitui garanția de bună execuție în cel mult **14 zile de la data întocmirii procesului-verbal de recepție** a produselor care fac obiectul contractului de achiziție publică/contractului subsecvent **și/sau de la plata facturii finale**, dacă nu a ridicat până la acea dată pretenții asupra ei."*

175. Astfel, momentul la care garanția de bună execuție este restituită furnizorului nu este lăsat la latitudinea autorităților contractante, ci este fixat prin prevederi legale imperative.

176. În realitate, prin stabilirea unei „garanții tehnice de bună execuție", valabilă până la îndeplinirea tuturor obligațiilor de garanție, Autoritatea Contractantă extinde (sub o altă denumire și sub forma unui instrument de garantare distinct) acoperirea garanției de bună execuție pentru încă **minimum 5 ani de la data recepției tramvaielor și plata facturii finale** (în funcție de termenul de garanție oferit de fiecare ofertant), în contradicție cu dispozițiile obligatorii ale art. 154^2 alin. (1) din Legea 98/2016.

177. Solicitarea unei garanții de bună execuție nu este doar **nelegală**, ci este și **disproporționată și excesivă**. Menținerea unei garanții suplimentare de bună execuție în cuantum de 10% din valoarea contractului (raportat la valoarea estimată a contractului, în valoare aprox. 140 milioane RON) pe o durata de minim 5 ani presupune costuri semnificative, care se reflectă în mod direct în oferta financiară depusă de fiecare ofertant, în detrimentul Autorității contractante și al principiului utilizării eficiente a fondurilor publice.

178. Arătăm că eliminarea garanției tehnice de bună execuție nu afectează obligațiile de garanție furnizorului pentru buna funcționare a produselor livrate (incluse și în proiectul de contract). În cazul nerespectării acestora, Autoritatea contractantă are în continuare la dispoziție o acțiune împotriva furnizorului în temeiul contractului și al dreptului comun, obligația de garanție fiind independentă de prezentarea unui instrument de garantare.

179. Această soluție a fost confirmată și în decizii anterioare ale CNSC. Prin Decizia nr. 577/C2/479 din 09.04.2020 (***Anexa nr. 19***), CNSC a dispus:

> *„In contextul de fapt si de drept expus mai sus, Consiliul apreciaza ca **solicitarea suplimentara a unei garantii tehnice de buna executie, de 10 % din valoarea contractului, este excesiva** in conditiile in care autoritatea contractanta este deja protejata de clauzele asumate de parti, dar si de dispozitiile de drept comun care o apara in cazul in care furnizorul nu isi respecta obligatiile contractuale. Desi contractul de achizitie publica este un contract administrativ, iar nu unul de drept privat, pentru ca partile sa se afle pe pozitie de egalitate, **totusi, autoritatea contractanta nu poate institui cerinte si clauze vadit disproportionate fata de scopul**, necesitatea urmarit a fi satisfacuta prin*

atribuirea contractului in discutie, si de natura a rupe echilibrul contractual dintre partile contractante."

180. Astfel, **solicităm CNSC să obligați Autoritatea Contractantă să elimine prevederile privind garanția tehnică de bună execuție,** în principal pentru că încalcă dispozițiile imperative ale art. 154^2 alin. (1) din Legea nr. 98/2016 și, în subsidiar, pentru ca este o cerință vădit excesivă și disproporționată, contrară principiului proporționalității prevăzut de art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016.

E.2 Art. 22.2.1 privind penalitatea de 10% din valoarea contractului pentru nerespectarea factorilor de evaluare

181. Potrivit art. 22.2.1. din Proiectul de contract:

*„In situatia in care una din obligatiile care nu au fost executate conform contractului a constituit **factor de evaluare** in cadrul procedurii de atribuire, furnizorul este obligat sa despagubeasca achizitorul cu o suma in cuantum de **10% din valoarea contractului.**"*

182. Astfel cum am arătat mai sus, unul dintre factorii de evaluare stabiliți de Autoritatea Contractantă (cu privire la care subscrisa își menține punctul de vedere și solicitările formulate la secțiunea D.1 din prezenta contestație) este capabilitatea de livrare, respectiv redimensionarea graficului de livrare astfel încât întregul lot de tramvaie să fie livrat mai devreme decât termenul maxim de 28 luni).

183. Rezultă astfel că pentru orice întârziere, chiar și de o singură zi, peste termenul final asumat prin graficul de livrare, Autoritatea Contractantă este îndreptățită să solicite furnizorului o penalitate contractuală de 10 % din valoarea contractului. Raportat la valoarea estimată a procedurii, vorbim despre o sumă în cuantum de aprox. 140 milioane RON.

184. O problemă similară se ridică si în privința factorului de evaluare referitor la garanție, definit la acest moment exclusiv prin raportare la durata acesteia, fără precizarea numărului total de kilometri acoperiți, ceea ce lasă neclară întinderea obligației asumate. În pofida acestei imprecizii, clauza de penalizare expune contractantul unei penalități de aproximativ 140 milioane RON pentru neîndeplinirea obligației de garanție chiar și pentru o singură zi din perioada ofertată, ceea ce ar reprezenta o sarcină excesivă .

185. Or, penalitatea prevăzută de art. 22.2.1 este în mod vădit disproporționată în ceea ce privește factorul de evaluare privind termenul final de livrare, întrucât:

(i) Art. 22.2.1 nu condiționează aplicarea penalității de o întârziere minimă față de termenul final de livrare asumat. Prin urmare, orice abatere — **chiar și una nesemnificativă, de o singură zi — ar putea fi interpretată ca atrăgând aplicarea penalității de 10% din valoarea contractului**, pentru simplul motiv că termenul de livrare a constituit factor de evaluare. Or, o sancțiune de o asemenea magnitudine, aplicabilă în mod automat și fără nicio evaluare a gravității abaterii, este vădit disproporționată în raport cu prejudiciul efectiv pe care Autoritatea Contractantă l-ar putea suferi ca urmare a unei abateri minore și izolate de la termenul de livrare asumat prin ofertă.

(ii) Întârzierea în executarea obligațiilor contractuale, respectiv a obligației de livrare în termenul final asumat prin graficul de livrare, poate fi sancționată de două ori:

o dată prin aplicarea penalităților de întârziere generale, prevăzute la art. 22.1 și încă o dată, prin aplicarea clauzei penale prevăzute la art. 22.2.1;

(iii) Penalitatea de la art. 22.2.1 se raportează la valoarea întregului contract, nu la valoarea produselor livrate cu întârziere. Astfel, penalitatea de 10% din valoarea contractului este datorată integral chiar dacă, de exemplu, 78 din cele 79 tramvaie au fost livrate la termen, ceea ce conduce la un puternic dezechilibru contractual în favoarea Autorității Contractante.

(iv) Un asemenea risc financiar generat de o penalitate de 10% din valoarea contractului – necondiționată de materialitatea neexecutării, nu poate fi asumat de un operator economic diligent, decât prin majorarea semnificativă a prețului ofertei. Or, acest lucru crește artificial costurile pentru Autoritatea Contractantă, în contradicție cu principiul utilizării eficiente a fondurilor publice.

186. În plus, modul abuziv în care această clauză penală se aplică factorului de evaluare privind termenul de livrare nu face decât să confirme caracterul nepotrivit al acestui factor, astfel cum a semnalat chiar ANAP prin avizul conform condiționat nr. 11806/16.09.2026 (a se vedea Secțiunea D.1 de mai sus).

187. Astfel, solicităm Consiliului să obligați Autoritatea Contractantă **să înlăture de la aplicabilitate prevederile art. 22.2.1 pentru factorul de livrare privind capabilitatea de livrare,** având în vedere caracterul disproporționat al acestei clauze, contrară principiului proporționalității prevăzut de art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016.

E.3 Art. 18.3 privind exonerarea Autorității contractante de la plata penalităților de întârziere

188. Potrivit art. 18.3 din Proiectul de contract:

„In *cazul in care platile nu pot fi efectuate din cauza unor situatii neprevazute in legatura cu contul bancar/alocarea bugetara/disponibilități banesti conform contului de executie al Trezoreriei Municipiului Bucuresti, Municipiul Bucuresti nu datoreaza majorari, penalitati sau daune interese Furnizorului*".

189. Astfel, Autoritatea contractantă este exonerată de la plata oricăror penalități de întârziere/daune-interese în măsura în care plățile nu pot fi efectuate din cauza unor situații neprevăzute în legătură cu contul bancar și/sau alocarea bugetară.

190. Arătăm că această clauză este o clauză abuzivă în sensul art. 14 din Legea 72/2013 privind măsurile privind combaterea întârzierilor în executarea obligațiilor de plată a unor sume de bani rezultând din contractate încheiate între profesioniști și între aceștia și autorități contractante („**Legea nr. 72/2013**").

191. Potrivit art. 14 din Legea nr. 72/2013: „*Sunt calificate ca **abuzive**, nefiind necesară verificarea existenței circumstanțelor prevăzute la art. 13 sau a altor circumstanțe specifice cauzei, clauzele contractuale care: a) **exclud posibilitatea aplicării de dobânzi penalizatoare** [...]*".

192. Potrivit art. 15 alin. (1) din aceeași lege: *„Clauzele abuzive sunt lovite de **nulitate absolută**”.*

193. Astfel, art. 18.3 care permite exonerarea Autorității contractante de la plata penalităților în cazul unor întârzieri în efectuarea plăților se impune a fi eliminat, întrucât reprezintă o clauză lovită de nulitate absolută.

194. De asemenea, arătăm că mențiunea din art. 18.3 privind „situațiile neprevăzute” nu este de natură să confere legitimitate acestei clauze.

195. În ceea ce privește contul bancar, este neclar care sunt „situațiile neprevăzute” , în care PMB s-ar afla în incapacitate de plată, altele decât cele de forță majoră sau caz fortuit și care sunt deja acoperite de clauzele privind respectivele cauze de exonerare de răspundere (a se vedea art. 29 din Proiectul de contract). Orice alte situații, în afară de cele prevăzute la art. 29, care ar îngreuna / împiedica plățile prin conturile bancare ale PMB nu sunt de natură de a exonera Autoritatea Contractantă de răspundere pentru prejudiciul cauzat furnizorului prin întârziere.

196. De asemenea, este excesivă și exonerarea de răspundere a Autorității contractante pentru situații neprevăzute în alocarea bugetară.

197. Potrivit pct. II.2.13 din Instrucțiunile pentru ofertanți, achiziția este finanțată parțial din fonduri ale Uniunii Europene, prin Programul Regional București-Ilfov 2021-2027, Prioritatea 4, alături de fonduri din bugetul local și de la bugetul național. Sursa de finanțare a Contractului este identificată la inițierea Procedurii.

198. Or, în aceste condiții, ulterior semnării contractului, eventualele „situații neprevăzute” legate de sursa de finanțare țin exclusiv de sfera de control și de răspundere a Autorității contractante și nu pot fi opuse Furnizorului.

199. Aceleași considerente se aplică, cu atât mai mult, lipsei „disponibilităților bănești” din contul de execuție al Trezoreriei Municipiului București. Lipsa lichidităților debitorului nu poate reprezenta, în nicio situație, o cauză exoneratoare de răspundere.

200. Așa cum am arătat și în cazul contului bancar, în cazul în care întârzierea plăților este datorată unor motive cu adevărat imprevizibile, **acestea vor putea fi încadrate în clauza privind forța majoră și, respectiv, cazul fortuit**. Menținerea clauzei în forma ei inițială ar conferi Autorității contractante o **putere nelimitată, discreționară de decizie**, aceasta putând invoca lipsa alocării bugetare în orice moment și a întârzia plățile, fără a despăgubi Furnizorul pentru această întârziere.

201. Arătăm că această clauză se impune a fi eliminată întrucât **orice întârziere în plata prețului are un impact economic direct** asupra cash-flow-ului unui operator economic și îi cauzează acestuia un **prejudiciu**, care necesită a fi reparat prin plata de daune-interese.

202. Astfel, solicităm CNSC să obligați Autoritatea Contractantă **să elimine art. 18.3 din Proiectul de contract,** în principal pentru că reprezintă o clauză abuzivă conform art. 14 lit. a) din Legea nr. 72/2013 și, în subsidiar, pentru ca este o clauză vădit excesivă și disproporționată, contrară principiului proporționalității prevăzut de art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016.

E.4 Art. 18.5 privind suspendarea termenelor de plată a facturilor

203. Potrivit art. 18.5 din Proiectul de contract:

„Dacă factura are elemente greșite și/sau greșeli de calcul identificate de Achizitor și sunt necesare revizuiri, clarificări suplimentare sau alte documente suport din partea Furnizorului, termenul de 30 de zile pentru plata facturii se suspendă. Repunerea în termen se face de la momentul îndeplinirii condițiilor de formă și de fond ale facturii".

204. Astfel, se stabilește un drept al Autorității contractante de a suspenda, **unilateral și pe o durată nedeterminată**, termenul de plată de 30 de zile, ori de câte ori apreciază că sunt necesare *„revizuiri, clarificări suplimentare sau alte documente suport"*, fără să existe vreo limită de timp pentru formularea acestor solicitări sau pentru durata suspendării și fără a se stabili în mod obiectiv care sunt acele „greșeli" sau încălcări ale „condițiilor de formă și de fond" care ar putea genera o suspendare. Mai mult, pare că este permis ca aceste condiții să fie stabilite în mod unilateral de Autoritatea Contractantă, nefiind comunicate anticipat și transparent furnizorului prin contract.

205. În realitate, efectul acestei clauze este acela că ar putea permite Autorității Contractante să suspende plata facturilor în mod discreționar, cu d**epășirea termenului de 30 zile pentru plata facturilor prevăzut de contract**, atunci când, în mod subiectiv, consideră că facturile emise de furnizor conțin pretinse „elemente greșite".

206. Or, o astfel de posibilitate a Autorității contractante este în contradicție cu prevederile Legii nr. 72/2013, precum și principiilor proporționalității și echilibrului contractual.

207. Potrivit art. 6 alin. (1) din Legea nr. 72/2013, *„Autoritățile contractante execută obligația de plată a sumelor de bani rezultând din contractele încheiate cu profesioniști cel târziu la: a)* ***30 de zile calendaristice de la data primirii facturii*** *sau a oricărei altei cereri echivalente de plată; [...] c)* ***30 de zile calendaristice de la recepție*** *sau verificare, dacă prin lege sau prin contract se stabilește o procedură de recepție ori de verificare pentru certificarea conformității mărfurilor sau serviciilor [...]".*

208. Potrivit art. 6 alin. (2) din aceeași lege, *„Procedura de recepție sau verificare prevăzută la alin. (1) lit. c)* ***nu poate depăși 30 de zile calendaristice*** *de la data primirii bunurilor sau prestării serviciilor".*

209. Potrivit art. 7 alin. (1) din aceeași lege, *„Termenele de plată stabilite în contract pentru executarea obligațiilor autorităților contractante* ***nu pot fi mai mari decât termenele stabilite potrivit art. 6 alin. (1)****".* Un termen de maximum 60 de zile poate fi stipulat numai în mod excepțional, *„dacă acesta este stabilit expres în contract și în documentația achiziției și este obiectiv justificat".*

210. În conformitate cu art. 14 lit. c) din Legea nr. 72/2013: *„Sunt calificate ca* ***abuzive****, nefiind necesară verificarea existenței circumstanțelor prevăzute la art. 13 sau a altor circumstanțe specifice cauzei, clauzele contractuale care: [...] c)* ***prevăd un termen mai mare de la care creanța produce dobânzi*** *decât cel prevăzut la art. 3 alin. (3) sau, după caz, la art. 6 și art. 7 alin. (1); d)* ***fixează, în contractele dintre profesioniști și autorități contractante, un termen de plată mai mare decât cel prevăzut la art. 7 alin. (1)****".*

211. *Potrivit art. 15 alin. (1) din aceeași lege: „Clauzele abuzive sunt lovite de* ***nulitate absolută****".*

212. Mecanismul stabilit prin art. 18.5 contravine prevederilor legale mai sus menționate.

213. În primul rând, verificarea conformității produselor are loc **anterior** emiterii facturii. Potrivit art. 25.4 din Proiectul de contract, Furnizorul emite factura *„numai după aprobarea/recepția produselor"*, iar conform art. 18.1, plata se efectuează după semnarea procesului-verbal de recepție fără obiecțiuni. Prin urmare, la data emiterii facturii, Autoritatea contractantă a verificat și a certificat conformitatea tramvaielor livrate. Verificarea facturii este o simplă operațiune administrativ-contabilă, care trebuie realizată în interiorul termenului legal de 30 de zile și nu poate justifica prelungirea acestuia.

214. În al doilea rând, clauza contractuală nu stabilește în mod obiectiv: (i) care sunt condițiile de formă și/de fond pe care factura emisă trebuie să le îndeplinească; (ii) un termen în care Autoritatea contractantă trebuie să comunice eventualele erori / devieri de la aceste condiții; (iii) o limită a numărului de solicitări succesive și/sau (iv) o durată maximă a suspendării.

215. Astfel, s-ar putea ajunge la situații abuzive în care Autoritatea Contractantă ar fi îndreptățită să formuleze solicitări de clarificare (pe baza unor criterii stabilite exclusiv de aceasta) în ultima zi a termenului de plată și/sau să reitereze succesiv aceste solicitări, amânând plata pe durată nedeterminată. Rezultatul este un termen efectiv de plată care poate depăși 30 zile de la primirea facturii și cu privire la care furnizorul nu are vizibilitate sau control. Totodată, clauza poate conduce la amânarea momentului de la care curg penalitățile de întârziere datorate de Autoritatea Contractantă, cauzându-i astfel prejudicii importante furnizorului. Astfel, prin efectul ei, clauza intră sub incidența art. 14 lit. c) și d) din Legea 72/2013, fiind lovită de nulitate absolută.

216. În consecință, solicităm Consiliului să obligați Autoritatea Contractantă **să elimine art. 18.5 din Proiectul de contract,** în principal pentru că reprezintă o clauză abuzivă conform art. 14 lit. c) și d) din Legea nr. 72/2013 și, în subsidiar, pentru ca este o clauză vădit excesivă și disproporționată, contrară principiului proporționalității prevăzut de art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016.

E.5 Art. 20.3 privind notificarea nerespectării termenelor de plată de către Achizitor

217. Potrivit art. 20.3 din Proiectul de contract: *„Dacă pe parcursul derulării contractului **Achizitorul nu respectă termenele de plată, acesta are obligația de a notifica, în timp util, Furnizorului modificarea datei de efectuare a plăților**. Modificarea datei de efectuare a plăților se face prin **notificare** comunicată conform art. 33 din prezentul Contract."*

218. Prin mecanismul instituit prin art. 20.3, Autoritatea Contractantă intenționează să își rezerve **dreptul de a modifica unilateral, printr-o simplă notificare, data scadentă a plăților datorate furnizorului**.

219. Or, o astfel de conduită a Autorității Contractante este abuzivă și nu poate fi acceptată. Obligația de plată la termen stabilită în sarcina PMB nu se poate transforma într-o simplă obligație de informare, respectiv obligația de a anunța furnizorul cu privire la modificarea datei de efectuare a plăților.

220. Fără a reitera textele legale și argumentele prezentate pe larg la secțiunile anterioare, arătăm că **modificarea datei de efectuare a plăților prin notificare**

unilaterală reprezintă o clauză abuzivă în sensul art. 14 din Legea nr. 72/2013, încălcând termenele maxime de plată stabilite imperativ prin art. 6 alin. (1) și art. 7 alin. (1) din Legea nr. 72/2013.

221. Clauza contravine și regimului modificării Contractului stabilit chiar de Proiectul de contract. Potrivit art. 2.5, *„Niciun amendament sau altă derogare de la contract nu va avea efect decât dacă este consemnată în scris, datată, se referă expres la contract și* ***este semnată de reprezentanții legali ai Părților****"*. Potrivit art. 30.1, părțile pot modifica clauzele contractuale prin **act adițional**, în limitele art. 221–222 din Legea nr. 98/2016, *„evitându-se orice modificare discreționară pe durata execuției contractului care ar putea afecta condițiile inițiale"*.

222. Astfel, o notificare transmisă de Autoritatea Contractantă prin care informează furnizorul cu privire la „modificarea datei de efectuare a plăților" nu poate modifica termenii contractuali și, cu atât mai mult, nu ar putea exonera autoritatea de plata penalităților de întârziere stabilite prin Contract.

223. Orice interpretare contrară ar încălca principiul forței obligatorii a contractului consacrat de art. 1270 Cod Civil și ar crea un dezechlibru vădit între obligațiilor părților. De altfel, singura interpretate rezonabilă a art. 20.3 este aceea în care se stabilește o obligație de informare a furnizorului cu privire la eventuale întârzieri la plată, fără niciun efect asupra termenului de plată și/sau răspunderii Autorității Contractante.

224. În consecință, solicităm CNSC să obligați Autoritatea Contractantă **să elimine art. 20.3 din Proiectul de contract,** în principal pentru că reprezintă o clauză abuzivă conform art. 14 lit. c) și d) din Legea nr. 72/2013 și, în subsidiar, pentru ca este o clauză vădit excesivă și disproporționată, contrară principiului proporționalității prevăzut de art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016 și principiului forței obligatorii a contractului prevăzut de art. 1270 Cod Civil.

E.6 Răspunderea furnizorului conform Proiectului de contract

225. Proiectul de contract instituie în sarcina Furnizorului mai multe mecanisme de răspundere, după cum urmează:

(i) penalități de întârziere de 0,04% pe zi, **plafonate la valoarea întregului contract** și aplicabile *„fără a exclude alte căi de sancțiune din contract"* (art. 22.1);

(ii) o despăgubire de **10% din valoarea contractului** pentru neexecutarea obligațiilor care au constituit factor de evaluare (art. 22.2.1);

(iii) penalități de **6.500 lei pe zi** pentru depășirea termenelor de remediere (art. 22.3), fără niciun plafon;

(iv) răspunderea pentru **daunele indirecte** produse terților (art. 22.9);

(v) daune-interese cu titlu de clauză penală, în cuantum egal cu **valoarea obligațiilor contractuale neexecutate**, în caz de rezoluțiune/reziliere (art. 26.6).

226. Deși instituie toate aceste mecanisme de răspundere, care se pot aplica în mod cumulativ, Proiectul de contract nu conține niciun plafon al răspunderii totale cumulate a Furnizorului. Prin urmare, prin cumularea sancțiunilor contractuale mai sus menționate, răspunderea Furnizorului devine nelimitată, imprevizibilă și disproporționată față de valoarea și obiectul Contractului. Acest fapt contravine principiului proporționalității

prevăzut de art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016 și principiului echilibrului contractual.

227. Pe lângă dezechilibrul contractual astfel creat, lipsa unei limitări a răspunderii Furnizorului afectează direct și concurența în cadrul Procedurii. Astfel, pentru un contract cu o valoare estimată de ordinul a 1,4 miliarde RON, o răspundere nelimitată, care nu poate fi cuantificată la momentul ofertării, obligă operatorii economici să includă în preț marje de risc semnificative. Or, dimpotrivă, o limitare a răspunderii la valoarea totală a Contractului ar permite ofertanților să evalueze riscurile contractuale, în beneficiul direct al Autorității contractante și al utilizării eficiente a fondurilor publice, inclusiv a fondurilor europene din care este finanțat Contractul.

228. Pentru aceste motive, solicităm Consiliului să obligați Autoritatea Contractantă **să introducă în Proiectul de contract o clauză de limitare a răspunderii totale a Furnizorului la valoarea totală a Contractului**, în acord cu principiul proporționalității prevăzut de art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016.

E.7 Art. 17.1.4 și Anexa 5 pct. d) și e) privind răspunderea furnizorului pentru funcționarea tramvaielor în condițiile de mediu existente în București și pe infrastructura căii de rulare, a rețelei de electroalimentare din Municipiul București

229. Potrivit art. 17.1.4 din Proiectul de contract: *„Furnizorul își asumă răspunderea privind **funcționarea tramvaielor în parametrii declarați, în condițiile de mediu existente în București** și completează/semnează Declarația de angajament - Anexa 5"*. O prevedere similară este inclusă și în Caietul de sarcini la pct. 3.5.5.

230. Prin Declarația-angajament din Anexa 5, ofertantul trebuie să declare, pe propria răspundere și sub sancțiunea falsului în declarații, următoarele:

- la lit. d): *„Ne vom asuma răspunderea privind funcționarea tramvaiului în parametrii declarați **în condițiile de mediu existente în București**"*;
- la lit. e): *„Ne asumam răspunderea privind funcționarea tramvaiului în parametrii declarați **pe infrastructura căii de rulare, a rețelei de electroalimentare din Municipiul București**, incluzând și unitățile de exploatare din Municipiul București, inclusiv curbele de rază 18 m, curbele "S"- cu și fara aliniament, sarcina maximă pe roată, profilul de rulare, uzură minimă bandaje, siguranță în exploatare"*.

231. Arătăm că niciunde în documentația de atribuire nu au fost definite care sunt reperele obiective care alcătuiesc *„condițiile de mediu existente în București"*. Ofertantul trebuie totuși să aibă în vedere aceste condiții la proiectarea tramvaielor și răspunde pentru ele pe toată durata de funcționare a acestora. Or, chiar Caietul de sarcini stabilește la pct. 3.5.5 că: *„Tramvaiul este destinat exploatării în **zone cu climat temperat N** și trebuie să asigure o funcționare fiabil**ă în condițiile de mediu conform SR EN 60721-2-1:2014**"*.

232. Prin urmare, există deja în documentația de atribuire un reper tehnic obiectiv și verificabil la care trebuie să se raporteze ofertanții în ceea ce privește funcționarea tramvaielor. Cu toate acestea, art. 17.1.4 și Declarația-angajament din Anexa 5 folosesc un criteriu nedeterminat, respectiv *„condițiile de mediu existente în București"*, standard în raport cu care niciun producător diligent nu își poate asuma răspunderea necondiționat.

233. Aceleași argumente sunt valabile, cu atât mai mult, pentru răspunderea privind funcționarea tramvaielor în parametrii declarați pe infrastructura căii de rulare și a rețelei de electroalimentare din Municipiul București. Prin această clauză, Furnizorul este obligat să își asume răspunderea pentru o cale de rulare și o rețea de electroalimentare pe care nu le exploatează, nu le întreține și asupra cărora nu are niciun control.

234. Furnizorul nu poate garanta și nici nu își poate asuma răspunderea pentru uzura și/sau defecțiunile cauzate de o cale de rulare degradată, cu abateri de geometrie sau de ecartament, ori de o rețea de electroalimentare neîntreținută. Caietul de sarcini precizează la secțiunea 3.4.1.2 caracteristicile tehnice ale infrastructurii pe care vor circula tramvaiele: ecartament, tip și material al șinei, gabarit, sarcina maximă pe roată, raza minimă de înscriere în curbă. Răspunderea Furnizorului poate fi raportată numai la aceste caracteristici, nu la starea de fapt a infrastructurii, oricare ar fi aceasta.

235. Obligația de a declara că ofertantul *„a luat la cunoștință starea și particularitățile infrastructurii"* nu poate justifica transferul riscului pentru deficiențe ale infrastructurii / rețelei de electroalimentare de la Autoritatea Contractantă / operatorul de transport la Furnizor. O vizită de prezentare a căii de rulare și a unităților de întreținere existente la nivelul Mun. București pe durata clarificărilor în cadrul procedurii de atribuire nu permite evaluarea tehnică a întregii rețele de tramvai a Municipiului București și nici anticiparea evoluției stării acesteia pe durata contractului, a garanției și/sau a duratei de viață a tramvaielor. Starea infrastructurii la data vizitei nu rămâne neschimbată și nu este garantată pe toată durata funcționării tramvaielor, depinzând de factori ce nu se află în controlul furnizorului (de exemplu, modul în care este întreținută calea de rulare).

236. Pentru aceste motive, solicităm CNSC să obligați Autoritatea Contractantă **să modifice art. 17.1.4 din Proiectul de contract, Anexa 5 lit. d) și e) precum și orice prevederi conexe, raportat la parametri obiectivi stabiliți în documentația de atribuire**, respectiv: (i) pentru condițiile de mediu, prin raportare la un climat temperat N, conform standardului SR EN 60721-2-1:2014; și (ii) pentru infrastructura căii de rulare și a rețelei de electroalimentare, exclusiv în măsura în care aceasta respectă caracteristicile tehnice precizate în Caietul de sarcini și este întreținută conform normelor tehnice aplicabile.

E.8 Art. 19.2 privind ajustarea prețului

237. Potrivit art. 19.2 din Proiectul de Contract, prețul contractului se ajustează după următoarea formulă:

„19.2. Pretul contractului se ajusteaza, dupa cum urmeaza:

*a) pentru **primele 24 luni de la prima livrare a tramvaielor, pretul contractului rămâne ferm (nu se actualizeaza)**.*

*b) pentru livrarea tramvaielor, **dupa perioada de 24 luni de la prima livrare**, preturile unitare ale tramvaielor se pot actualiza, in situatia in care pe piata au aparut anumite conditii, in urma carora s-a constatat cresterea/diminuarea indicilor de pret al caror efect*

se reflecta in cresterea /diminuarea costurilor pe baza carora s-au fundamentat preturile unitare ale tramvaielor folosind urmatoarea formula de ajustare:

*Vn=V0 * IPC Produse /100, unde:*

Vn — Valoarea ajustata a preturilor unitare ale tramvaielor ofertate care fac obiectul contractului si care se ajusteaza.

VO - Valoarea ofertata a preturilor unitare ale tramvaielor care fac obiectul contractului si care rezulta din oferta financiara depusa ca anexa la contract.

*IPC Produse — **indicele preturilor pentru tramvaie**, publicat de Institutul National de Statistica calculat intre:*

-luna deschiderii ofertelor pentru atribuirea contractului si

-luna anterioara solicitarii ajustarii."

238. Astfel cum vom arăta în continuare, deși ne aflăm în ipoteza unui contract încheiat pe o durată mai mare de 24 luni, clauza de ajustare a prețului a fost introdusă pur formal în Proiectul de contract, fiind lipsită de efect practic, în contradicție cu prevederile legale aplicabile.

239. În prealabil, arătăm că formula de ajustare prevăzută de art. 19.2 se raportează la un indice care nu poate fi identificat în publicațiile Institutului Național de Statistică („**INS**"), respectiv *„Indicele prețurilor pentru tramvaie"*. IPC – indicele prețurilor de consum – astfel cum acesta este publicat de INS nu include o componentă separată specifică tramvaielor. Astfel, formula de ajustare nu poate fi aplicată prin raportare la un indice inexistent.

240. În al doilea rând, chiar daca s-ar identifica un indice corect în cadrul formulei de ajustare a prețului, clauza rămâne lipsită de efect practic, astfel cum vom arăta mai jos.

241. Potrivit art. 19.2 lit. a) din Proiectul de contract, prețul rămâne ferm pentru primele 24 luni de la prima livrare a tramvaielor. Ajustarea devine aplicabilă numai *„pentru livrarea tramvaielor, după perioada de 24 luni de la prima livrare"*.

242. Potrivit art. 6.1, durata Contractului este de 30 luni, iar termenul maxim de livrare setat de Autoritatea Contractantă este de 28 luni de la semnarea Contractului.

243. De exemplu, daca prima livrare ar avea loc în luna a 9-a de la semnarea Contractului (deși am arătat mai sus că acesta este un termen nerezonabil raportat la durata de proiectare și producție a unui tramvai), prețul contractului ar rămâne ferm pe toata durata acestuia, fără ca ajustarea să devină vreodată aplicabilă.

244. Potrivit art. 222^2 alin. (9) din Legea nr. 98/2016: *„Autoritatea contractantă este **obligată** să includă **clauze de ajustare/revizuire a prețului**, în conformitate cu prevederile alin. (3), pentru contractele de servicii sau **furnizare care se derulează pe o perioadă ce depășește 24 de luni** și pentru contractele de lucrări care se derulează pe o perioadă ce depășește 6 luni."*

245. De asemenea, art. 12 alin. (1) din Instrucțiunea ANAP nr. 1/2021 stabilește că: *„Autoritatea/Entitatea contractantă are **obligația** de a introduce în contractul din documentația de atribuire o clauză de revizuire a prețului contractului, cât mai bine adaptată la complexitatea contractului și la elementele componente ale prețului ofertat, **atunci când durata contractului depășește 24 de luni** [...]"*, iar potrivit alin. (3): *„Clauza de revizuire [...] se poate aplica de la **începutul implementării contractului**"*.

246. Raportat la aceste prevederi, obligația legală de a include o clauză de ajustare a prețului nu poate fi considerată îndeplinită printr-o clauză care, prin modul de stabilire a momentului de la care se aplică, este construită așa încât să nu producă niciodată efecte. Modul în care este redactat art. 19.2 lipsește de conținut obligația prevăzută de art. 222^2 alin. (9) din Legea nr. 98/2016 și de art. 12 alin. (1) din Instrucțiunea ANAP nr. 1/2021.

247. De asemenea, nimic nu justifică amânarea aplicării ajustării până la un moment ulterior finalizării livrărilor. Dimpotrivă, pentru a da efect prevederilor legale mai sus menționate, este necesar ca ajustarea să se aplice fiecărui tramvai în funcție de evoluția indicelui **între luna deschiderii ofertelor** și **momentul livrării sale efective**. Doar astfel, prețul plătit pentru fiecare tramvai ar reflecta costurile reale de la data livrării acestuia.

248. Pentru aceste motive, solicităm CNSC să obligați Autoritatea Contractantă **să modifice art. 19.2 din Proiectul de contract și secțiunea II.3 din Fișa de date, după cum urmează**:

(i) **înlocuirea indicelui „IPC Produse – indicele prețurilor pentru tramvaie" cu indicele prețurilor de consum – total, publicat de Institutul Național de Statistică, precum și indicarea sursei exacte a acestui indice, inclusiv pagina web/link-ul specific al INS din care vor fi preluate valorile indicelui;**

(ii) **aplicarea ajustării pentru fiecare tramvai livrat, începând cu prima livrare, astfel încât clauza de ajustare să producă efecte reale pe durata executării Contractului**, în acord cu art. 222^2 alin. (9) din Legea nr. 98/2016 și cu art. 12 alin. (1) și (3) din Instrucțiunea ANAP nr. 1/2021.

E.9 Nelegalitatea documentației de atribuire prin neprevederea posibilității furnizorului de a solicita Autorității contractante plata unui avans conform legii

249. Prin documentația de atribuire aferentă procedurii, Autoritatea Contractantă a decis să nu prevadă posibilitatea solicitării și acordării unui avans în conformitate cu Hotărârea nr. 264/2003 *privind stabilirea acțiunilor și categoriilor de cheltuieli, criteriilor, procedurilor și limitelor pentru efectuarea de plăți în avans din fonduri publice* („**Hotărârea 264/2003**"). Această decizie nu a fost justificată în niciun fel de Autoritatea Contractantă și apare ca fiind în contradicție cu principiile proporționalității și eficienței utilizării fondurilor publice, prevăzute de legislația în vigoare, astfel cum vom arăta în continuare.

250. În același timp, PMB a stabilit prin documentația de atribuire numeroase obligații împovărătoare pentru furnizor (astfel cum am arătat la secțiunile anterioare), ce îi generează acestuia riscuri financiare importante, care se reflectă în mod direct în prețul ofertat în cadrul procedurii. Reamintim că Proiectul de contract stabilește o răspundere nelimitată a furnizorului, penalități excesive de 10% din valoarea contractului chiar și pentru o zi de întârziere față de termenul final ofertat, obligația stabilirii unei garanții tehnice de bună execuție pe toata durata garanției (extinzând astfel în mod nepermis termenul garanției de bună execuție), precum și alte obligații excesiv de oneroase în sarcina furnizorului.

251. În același timp, prin imposibilitatea furnizorului de a solicita și primi un avans, Autoritatea Contractantă impune acestuia sarcina finanțării din surse proprii a întregului proiect. Or, astfel cum vom arăta în cele ce urmează, orice cost de finanțare se reflectă în

mod direct în prețul ofertat, în detrimentul Autorității contractante și al bugetului public / fondurilor europene.

252. Potrivit art. 1 alin. (1) din Hotărârea 264/2003, *„Ordonatorul de credite, în calitate de parte contractantă într-un contract de achiziție publică sau într-un contract de finanțare,* ***are dreptul să efectueze plăți în avans către contractant, într-un procent de până la 30% din valoarea contractului.***"

253. Acest drept al Autorității contractante nu este discreționar. Potrivit art. 3 lit. a) din Hotărârea 264/2003: *„**Ordonatorul de credite răspunde de:** a) **legalitatea, necesitatea și oportunitatea acordării avansurilor**".*

254. Astfel, rezultă că decizia de a nu acorda un avans conform legii trebuie fundamentată pe criterii obiective, în baza unei analize a specificului contractului, a valorii acestuia, a efortului investițional cerut ofertantului, iar aceasta nu trebuie să fie în contradicție cu principiile prevăzute de Legea 98/2016, relevante în speță fiind principiul proporționalității prevăzut de art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016, dar și principiul eficienței utilizării fondurilor publice.

255. Principiul proporționalității impune ca obligațiile stabilite prin documentația de atribuire să fie adecvate și necesare scopului urmărit și să nu depășească ceea ce este necesar pentru protejarea intereselor autorității contractante. Documentația de atribuire, prin lipsa prevederii unui avans, încalcă aceste repere, întrucât **impune în sarcina furnizorului sarcina finanțării integrale a proiectării, producției, omologării și livrării a 79 de tramvaie, de o valoare estimată de 1,4 miliarde RON.**

256. Această sarcină excesiv de oneroasă fie **restrânge semnificativ cercul ofertanților** ce și-o pot asuma, fie se traduce în **costuri de finanțare majore, incluse în prețul ofertat.**

257. Or, principiul proporționalității impune în acest caz **adoptarea unor măsuri care să echilibreze riscurile și sarcinile financiare ale părților**, fără a afecta interesele legitime ale Autorității Contractante. Legiuitorul a pus la dispoziția Autorității Contractante tocmai un astfel de instrument: posibilitatea acordării unui avans de până la 30% din valoarea contractului.

258. Această posibilitate este prevăzută și de Ordonanța de urgență nr. 133/2021 privind *gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2021-2027 alocate României din Fondul european de dezvoltare regională, Fondul de coeziune, Fondul social european Plus, Fondul pentru o tranziție justă* („**Ordonanța 133/2021**") care reglementează cadrul general pentru gestionarea fondurilor nerambursabile alocate României printre altele, din Fondul general de dezvoltare regională (din care este finanțată și prezenta procedură).

259. Ordonanța 133/2021 prevede expres că cererile de plată transmise de beneficiari autorităților de management **pot include „facturi de avans"** [(a se vedea art. 2 alin. (4) lit. k) precum și art. 22 alin. (2)]. De asemenea, aceeași ordonanță stabilește la art. 18 că **beneficiarii proiectelor finanțate din Fondul european de dezvoltare regională pot solicita *„prefinanțare în tranșe de maximum 30%*** *din valoarea eligibilă a contractului de finanțare*".

260. Prin urmare, refuzul nejustificat de a prevedea măsura mai puțin împovărătoare (respectiv, posibilitatea acordării unui avans), deși aceasta este permisă de lege, dar și de normele aplicabile fondurilor nerambursabile din care este finanțată prezenta procedură,

nu poate fi considerat adecvat și necesar scopului urmărit, cu atât mai mult cu cât Hotărârea 264/2003 instituie un mecanism de protecție a fondurilor publice (i.e. garanția de returnare a avansului, deducerea avansului din sumele datorate pentru bunurile livrate etc.).

261. În al doilea rând, decizia Autorității Contractante încalcă principiul eficienței fondurilor publice. Acest principiu constituie unul dintre scopurile declarate ale Legii nr. 98/2016 și se reflectă și în principiul asumării răspunderii, prevăzut de art. 2 alin. (2) lit. f) din aceeași lege. Autoritatea Contractantă are obligația să configureze documentația de atribuire astfel încât să obțină cel mai bun raport calitate-preț și nu poate adopta soluții care cresc artificial costul achiziției, fără un beneficiu corespunzător.

262. Astfel cum am menționat deja, finanțarea unui contract de asemenea valoare, generează costuri foarte mari pentru furnizor inclusiv în ceea ce privește asigurarea unei surse externe de finanțare / linii de credit aferente proiectului (dobânzi, comisioane etc.). Or, costurile asigurării aceste finanțări pe piața bancară depășesc semnificativ costurile pe care le-ar suporta același furnizor dacă ar primi un avans din fondurile alocate proiectului. În acest din urmă caz, furnizorul ar trebui să suporte exclusiv costul emiterii unui instrument de garantare pentru returnarea avansului.

263. Așadar, prin excluderea posibilității acordării unui avans, în realitate, Autoritatea Contractantă ajunge să plătească mai mult pentru produsele livrate, contrar principiului utilizării eficiente a fondurilor publice. PMB finanțează astfel, în mod indirect, costul creditării furnizorului pe piața bancară, deși ar putea pune la dispoziție direct, în baza unei cereri de plată adresate autorității de management a fondurilor europene, o parte din fondurile deja alocate proiectului, cu riscuri acoperite integral prin mecanismul stabilit prin Hotărârea 264/2003.

264. Conduita PMB în cadrul Procedurii nu este doar nelegală, ci și în contradicție cu practica consacrată a autorităților contractante de a acorda avansuri furnizorilor în contractele publice de material rulant și care presupun un efort investițional semnificativ din partea contractului. Nu există niciun motiv obiectiv pentru care un contract de furnizare de 79 de tramvaie, de o valoare estimată de 1,4 miliarde RON, să fie tratat mai restrictiv decât alte contracte publice de complexitate și valoare comparabile.

265. Pentru aceste motive, solicităm CNSC să obligați Autoritatea Contractantă **să includă în documentația de atribuire posibilitatea solicitării și acordării unui avans în conformitate cu prevederile Hotărârii 264/2003**.

F. Prelungirea termenului de depunere a ofertelor

266. În ipoteza în care CNSC va dispune măsuri de remediere fără anularea procedurii, acestea vor modifica semnificativ documentația de atribuire. Pentru ca operatorii economici să își poată adapta ofertele, se impune prelungirea corespunzătoare a termenului-limită de depunere a ofertelor, cu un interval rezonabil de la publicarea în SEAP a modificărilor dispuse, raportat la art. 153 din Legea nr. 98/2016.

G. Cererea de suspendare a procedurii

267. Potrivit dispozițiilor art. 22 din Legea nr. 101/2016, *„în **cazuri bine justificate** și pentru **prevenirea unei pagube iminente**[19], la cererea persoanei interesate, Consiliul poate să dispună prin încheiere, în termen de 3 zile de la primirea cererii, măsura suspendării procedurii de atribuire sau aplicării oricărei decizii luate de autoritatea contractantă, până la soluționarea contestației".*

268. Art. 23 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 prevede că *„Consiliul soluționează cererea de suspendare luând în considerare **consecințele acestei măsuri asupra tuturor categoriilor de interese care ar putea fi lezate**, inclusiv asupra interesului public".*

269. Astfel, cele două condiții pentru suspendarea Procedurii sunt: (i) cazul bine justificat și (ii) prevenirea unei pagube iminente. În speța de față sunt îndeplinite ambele condiții, după cum este detaliat mai jos.

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

271. În cazul analizat, îndoiala serioasă asupra legalității procedurii rezultă din cuprinsul argumentelor expuse pe fondul contestației, în primul rând cele ce vizează experiența similară, dar nu numai. **Încălcările legislației în materia achizițiilor publice** (pe care nu le vom relua și în cuprinsul acestei secțiuni) în redactarea documentației de atribuire sunt de natură să creeze îndoieli puternice asupra legalității întregii proceduri.

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

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

274. În cazul Procedurii, în situația în care nu ar fi remediată documentația de atribuire și, în același timp, nu ar fi suspendată Procedura, paguba iminentă este generată de faptul că:

---

[19] Arătăm că în lipsa unor definiții și reglementări speciale ale cazului bine justificat și ale pagubei iminente se aplică prevederile Legii 554/2004 a contenciosului administrativ. Potrivit jurisprudenței conturate în această materie, noțiunile de *„caz bine justificat"* și *„pagubă iminentă"* sunt cele definite de Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004: *„deși ordonanța nu oferă o definiție a noțiunilor de caz temeinic justificat sau pagubă iminentă, acestea nu se pot îndepărta de semnificația dată de legiuitor prin Legea nr. 554/2004 în materia contenciosului administrativ, ca drept comun al situațiilor litigioase (...). Ca principiu, **cazul bine justificat implică existența unor împrejurări legate de starea de fapt și de drept, care sunt de natură să creeze o îndoială serioasă în privința legalității actului, în timp ce paguba iminentă presupune un prejudiciu material viitor și previzibil** sau, după caz, perturbarea previzibilă gravă a funcționării unei autorități publice sau a unui serviciu public"* (a se vedea în acest sens Decizia civilă nr. 1206/18.03.2013 a Curții de Apel București, publicată în Dumitru-Daniel Șerban, Jurisprudență în materia achizițiilor publice. Volumul IV, Editura Hamangiu 2014, pag. 260).

(i) procedura de atribuire ar fi derulată cu o **vădită încălcare a dispozițiilor legale**, așa cum am arătat pe larg supra (fapt ce reiese cu evidență și numai raportat la cerințele privind experiența similară);

Finalitatea procedurii de atribuire în discuție depinde de decizia ce urmează a fi luată cu privire la contestația subscrisei, ceea ce constituie un caz temeinic justificat și previne producerea unei pagube atât subscrisei, cât și Autorității contractante, prin **imposibilitatea continuării procedurii în condiții legale**, astfel încât suspendarea apare ca necesară.

În funcție de modul în care dispozițiile din documentația de atribuire vor fi remediate ofertanții *vor decide sau nu dacă sau cum* vor participa la procedură.

Astfel, între altele ofertanții vor evalua dacă se încadrează în cerințele de experiență similară impus sau dacă pot în mod real (și la ce cost) să execute contractul) în termenul de livrare stabilit, în urma derulării acestei contestații.

(ii) fiind vorba de o contestație împotriva documentației de atribuire, în eventualitatea pronunțării unei decizii de admitere a acesteia, dacă procedura nu se suspendă, între termenul de soluționare și termenul pentru depunerea ofertelor (10.12.2026) poate rămâne o perioadă foarte scurtă în care ofertanții trebuie:

- mai întâi să evalueze dacă și în ce condiții participă la procedură (având în vedere cel puțin, dar nu numai, solicitările din prezenta ce vizează experiența similară și termenul de livrare),
- să stabilească care este structura de ofertare (dacă sunt sau nu necesari asociați/ terți susținători) și
- abia apoi să finalizeze oferta în scopul depunerii

275. Raportat la complexitatea acestei proceduri ce vizează în total 79 de tramvaie, în lipsa suspendării procedurii, termenul rămas până la depunerea ofertelor va fi insuficient (**deși nu putem exclude, având în vedere cât de complex este dosarul aflat în atenția CNSC, să fim în situația în care contestația nu este soluționată până la termenul de depunere a ofertelor**), cu consecința ca subscrisa sau alți ofertanți să decidă fie că nu mai participă, fie să nu poată depune oferta complet, corect și conform la termen, așadar **să nu poată participa la Procedură cu o ofertă care ar putea fi evaluată drept admisibilă și conformă**. Or acest fapt este de natură a afecta, atât operatorii economici interesați cât și Autoritatea contractantă (care ar trebui să fie interesată să aibă cât mai multe oferte admisibile din care să aleagă câștigătorul).

În drept, ne întemeiem pe prevederile legale menționate în prezenta Contestație precum și pe orice alte prevederi legale incidente.

Probe: ne întemeiem prezenta cerere pe documentația de atribuire ce face obiectul Procedurii precum și pe documentele care fac parte din dosarul achiziției ce va fi depus de Autoritatea contractantă.

Solicităm încuviințarea probei cu înscrisuri, constând în:

- **Anexa nr. 1** – Instrucțiuni pentru ofertanți (Fișa de date);
- **Anexa nr. 2** – Caietul de Sarcini nr. 125185/02.11.2026 și anexele acestuia (inclusiv Anexele 9 și 10);
- **Anexa nr. 3** – Formularul de Propunere Tehnică;
- **Anexa nr. 4** – Avizul conform condiționat ANAP nr. 11806/16.09.2026;
- **Anexa nr. 5** – Adresa nr. 176905/19.10.2026 privind rezultatul consultării pieței;
- **Anexa nr. 6** – Materialul ANAP privind cele mai frecvente neconformități în documentațiile pentru contracte de furnizare;
- **Anexa nr. 7** – Decizia CNSC nr. 1849/C11/1768-1783 din 04.07.2024;
- **Anexa nr. 8** – Hotărârea din 16 aprilie 2026 pronunțată în cauza C-568/24, Sof Medica;
- **Anexa nr. 9** - Hotărârea din 16 ianuarie 2025, pronunțată în cauza C-424/23, DYKA Plastics;
- **Anexa nr. 10** - Fișa tehnică a tramvaiului Astra Imperio;
- **Anexa nr. 11** – Hotărârea din 25 octombrie 2018, pronunțată în cauza C-413/17, Roche Lietuva;
- **Anexa nr. 12** - Extrase din documentațiile procedurilor de achiziție de tramvaie anterioare (Municipiul București 2018, Iași, Ploiești, Timișoara, Oradea, STB);
- **Anexa nr. 13** - Decizia CNSC pronunțată în soluționarea contestației nr. 2828/11.07.2016;
- **Anexa nr. 14** - Decizia CNSC pronunțată în soluționarea contestației nr. 3360/26.11.2020;
- **Anexa nr. 15** - Decizia nr. 549/14.07.2021 pronunțată în Dosar nr. 465/39/2021 de Curtea de Apel Suceava;
- **Anexa nr. 16** - Decizia CNSC nr. 1849/C11/1768-1783 din 04.07.2024;
- **Anexa nr. 17** - Decizia CNSC nr. 3804/2025;
- **Anexa nr. 18** - Decizia Curții de Apel București nr. 121/2026;
- **Anexa nr. 19** - Decizia CNSC nr. 577/C2/479 din 09.04.2020;
- **Anexa nr. 20** – Împuternicirea avocațială;

Solicităm, de asemenea, ca, în temeiul art. 19 din Legea nr. 101/2016, CNSC să solicitați Autorității Contractante dosarul achiziției, inclusiv referatul de necesitate, strategia de contractare și documentele care au stat la baza stabilirii specificațiilor tehnice și a factorilor de evaluare.

Cu stimă,

POJAZDY SZYNOWE PESA BYDGOSZCZ S.A.

Schoenherr și Asociații SCA

Valeria Stropsa

Digitally signed by Valeria Stropsa
DN: C=RO, CN=Valeria Stropsa, GN=Valeria, SN=Stropsa, serialNumber=SV651
Reason: I am the author of this document
Location: 05235366
Date: 2026.11.16 16:50:10+02'00'
Foxit PDF Editor Version: 2026.2.1