

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

Adresa: București, str. Stavropoleos nr. 6, sector 3

Fax: 021.310.46.42

E-mail: office@cnscl.ro

CC: Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice ("**MDRAP**")

Adresa: București, str. Libertății nr. 16, sector 5

Fax: 0372.111.445

E-mail: Remus.URETEAN@mdrap.ro

Ref: Contestație și cerere de suspendare în legătura cu procedura de achiziție publică având denumirea "**Achiziționarea de 40 tramvaie cu lungimea de cca. 18m, destinate transportului public urban de călători**"

Stimați Domni,

Subscrisa

(denumită în cele ce urmează "**Potențialul Ofertant**"), în calitate de operator economic interesat să participe și să depună ofertă, singur sau în asocierie cu terți operatori economici, în cadrul procedurii de achiziție publică denumită "**Achiziționarea de 40 tramvaie cu lungimea de cca. 18m, destinate transportului**

public urban de călători' și inițiată de către MDRAP (denumită în cele ce urmează **"Procedura"**),

în contradictoriu cu

Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, instituție publică centrală, cu sediul social în București, str. Libertății nr. 16, sector 5, în calitate de autoritate contractantă Formulează, în temeiul dispozițiilor art. 4 coroborate cu cele ale art. 8 și urm., precum și cele ale art. 22 din Legea nr. 101/2016, cu modificările ulterioare (denumită în cele ce urmează **"Legea 101"**), prezenta

CONTESTAȚIE ȘI CERERE DE SUSPENDARE

cu privire la prevederile Documentației de Atribuire și a Caietului de Sarcini publicate de MDRAP în calitate de autoritate contractantă în SICAP sub nr. CN1008215 din data de 15.01.2019, rugându-vă să dispuneți măsurile de remediere a Documentației de Atribuire constând în:

1. Suspendarea Procedurii până la data soluționării prezentei contestații, în conformitate cu dispozițiile art. 22 din Legea 101;
2. Decalarea corespunzătoare a tuturor termenelor aplicabile Procedurii cu durata necesară pentru soluționarea prezentei contestații;
3. Obligarea MDRAP să modifice documentația de atribuire, respectiv modificarea Caietului de Sarcini, după cum urmează:

3.1 Modificarea Caietului de Sarcini în sensul că tramvaiele vor fi omologate tehnic în Uniunea Europeană o dată cu livrarea primului tramvai, o omologare anterioară fiind imposibilă, deoarece tramvaiul trebuie creat pe baza cerințelor din Caietul de Sarcini;

3.2 Modificarea Caietului de Sarcini în sensul prevederii unor termene de omologare și livrare realiste;

3.3 Modificarea condițiilor tehnice din Caietul de Sarcini, după cum urmează:

3.3.1	Cerința privind Instalația de ungere a buzei bandajelor, impusă la 4 Descrierea generală constructivă a tramvaielor, pag. 17 din Caietul de Sarcini este
-------	---

	restrictivă, întrucât există și alte soluții tehnice fiabile, de exemplu sistem stick-grafit;
3.3.2	Cerința de la 6. Condiții tehnice de calitate, 6.2. Materiale, pag. 20 din Caietul de Sarcini este nejustificată.
3.3.3	Cerința referitoare la <u>frâna de staționare (electrohidraulică)</u> de la 7.3 Sistemul de frânare, pag. 33 este restrictivă întrucât există și sisteme de frână electromecanică care asigură parametrii de frânare și au în sezonul rece o comportare mult mai bună față de sistemele de frană electrohidraulică, care sunt influențate de vâscozitatea uleiului.
3.3.4	Cerințele de la 6.3 Dimensiuni generale constructive, pag. 21, este restrictivă nejustificat și solicităm ca Autoritatea contractantă să accepte: Lungimea totală: minim 17.000 mm, respectiv 20.000 mm (fără dispozitivele de cuplare și oglinzi)''
3.3.5	Cerințele de la 6.3 Dimensiuni generale constructive, pag. 21, solicităm ca Autoritatea contractantă, în acord cu prevederile: SR 13353-5:1997 – Transport public urban de călători. Calea de rulare a tramvaielor. Prescripții privind gabaritele (lățimea maximă admisă a tramvaiului poate să aibă valoarea de 2.500 mm) și Regulamentul UE nr. 1300/ 18.11.2014 privind specificațiile tehnice de interoperabilitate, referitoare la accesibilitatea sistemului feroviar al Uniunii, pentru personae cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă, punctul 2.3. Alte Definiții, să accepte: Lățimea maximă a tramvaiului să fie: 2.500 mm
3.3.6	Cerința de la 6.4 Caracteristici funcționale (masice), pag. 21 și respectiv 7.1.5 Scaunele pentru călători, pag. 27 este restrictivă nejustificat și

	<p>solicităm ca Autoritatea Contractantă să accepte ca lățime minima a culoarului de trecere să fie de 500 mm, aceasta fiind de natură a asigura respectarea standardelor în domeniu.</p>
3.3.7	<p>Cerința de la 6.5 Caracteristici funcționale (manevrabilitate), pag. 21:</p> <p>Cerința este nejustificată având în vedere faptul că condițiile de declivitate maximă pe rampele Utilizatorilor sunt de 8%, respectiv 2,5%.</p> <p>Solicităm ca Autoritatea Contractantă să accepte ca:</p> <p>Stabilitatea în pantă și rampă să fie minim 8 % (la încărcare maximă).</p>
3.3.8	<p>Cerința de la 6.5 Caracteristici funcționale (manevrabilitate), pag. 22:</p> <p><i>"Raza minimă în depou (la viteza maximă 5 km/h) [m] Brăila = 15"</i></p> <p>Cerința este restrictivă și solicităm eliminarea acesteia, cu impunerea unei raze minime de 16 m care va asigura o concurență sporită în cadrul Procedurii și livrarea tramvaielor într-un timp mai scurt.</p>
3.3.9	<p>Cerința de la 7.3.2 Frâna de staționare (electrohidraulică), solicităm ca Autoritatea Contractantă să clarifice dacă prin pedală se poate înțelege și maneta de frână, maneta controler;</p>
3.3.10	<p>Cerința 7.3.4 Frânarea de siguranță în caz de pericol, pag. 34</p> <p>Solicităm ca Autoritatea Contractantă să reformuleze prin înlocuirea termenului "limitează" cu termenul "asigură", astfel:</p> <p>"frânare urgență 2, care asigură o decelerație de valoare minim 1,2 m/s²"</p> <p>"frânare de urgență 4, care asigură o decelerație de valoarea de minim 2,8 m/s²"</p>

3.3.11	<p>Cerința de la 7.5 Sistemul de climatizare (încălzire, ventilație, aer condiționat), pag. 35 este restrictivă în mod nejustificat și solicităm ca Autoritatea Contractantă să clarifice dacă se dorește echiparea cu instalații de climatizare distincte (una pentru cabină și cel puțin una pentru salon) sau comanda și controlul temperaturii independente (în cabină și salon)</p>
3.3.12	<p>La cerința 7.8 Instalația pentru comanda macazului este restrictivă nejustificat și solicităm ca Autoritatea Contractantă să comunice aceste informații în Caietul de sarcini, deoarece pot influența oferta financiară</p>
3.3.13	<p>La cerința de la 8 Instalația de tracțiune și alimentare la tensiunea rețelei, 8.1 Condiții electrice generale, pag. 40, cerința este restrictivă și solicităm ca Autoritatea Contractantă să accepte:</p> <p>Tramvaiele trebuie să se poată deplasa cu o viteză redusă prin stația de spălare cu rețeaua de contact alimentată la o tensiune de maxim 80 Vcc sau deplasarea cu viteză redusă autonomă, pe baterii, pe o distanță de minim 1000 mm.</p>
3.3.14	<p>Cerința de la 8.4.1 Motoarele Electrice de Tracțiune, - pagina 44, cerința este restrictivă și solicităm ca Autoritatea contractantă să elimine puterea minimă de 300 k. Pentru performanțele de tracțiune/ frânare pot fi impuse cerințele de accelerație/ decelerație minimă și atingerea vitezei maxime.</p>
3.3.15	<p>Cerința de la ANEXA 1. CENTRALIZATOR PARAMETRI TEHNICI MINIMALI ȘI MAXIMALI*,</p> <p><i>Unitate electrică de tracțiune, compresor, servodirecție (minim) - 500.000 – km</i></p> <p>Solicităm ca Autoritatea contractantă să clarifice la ce echipament face referire termenul <u>SERVODIRECTIE</u>.</p>

3.3.16	<p>Cerința de la ANEXA 1. CENTRALIZATOR PARAMETRI TEHNICI MINIMALI ȘI MAXIMALI*,</p> <p><i>Temperatură de răcire (la + 35°C) - + 29 °C, pag. 82</i></p> <p>În textul Caietului de Sarcini pag. 36 7.5.2 Asigurarea microclimatului pe timp de vară (sezon cald)) este:</p> <p>"Instalațiile de aer condiționat vor asigura o temperatură optimă de confort termic, în conformitate cu reglementările în vigoare și cu posibilitatea de realizare a pragului termic de + 25 °C la o temperatură a mediului exterior de + 35 °C</p> <p>Solicităm ca Autoritatea contractantă să clarifice valoarea minimă acceptată</p>
--------	---

pentru următoarele

MOTIVE

În fapt,

1. Scurtă prezentare generală a Procedurii

La data de 15.01.2019, MDRAP a publicat în calitate de autoritate contractantă în SICAP anunțul de participare numărul CN1008215, precum și documentația de atribuire care urmează a fi utilizată în cadrul Procedurii, criteriul de atribuire fiind cel mai bun raport calitate-preț.

În cadrul Caietului de Sarcini care stă la baza desfășurării Procedurii, MDRAP a inclus mai multe prevederi care încalcă dispozițiile Legii nr. 98/2016, cu modificările ulterioare (denumită în cele ce urmează "**Legea 98**") care încalcă principiile care trebuie să stea la baza Procedurii, respectiv:

- Principiul nediscriminării, prevăzut de dispozițiile art. 2 alin. (2) lit. a) din Legea 98;
- Principiul tratamentului egal, prevăzut de dispozițiile art. 2 alin. (2) lit. b) din Legea 98;
- Principiul transparenței, prevăzut de dispozițiile art. 2 alin. (2) lit. d) din Legea 98;
- Principiul proporționalității, prevăzut de dispozițiile art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea 98.

De asemenea, prin prevederile criticate, Caietul de Sarcini și, implicit, procedura, încalcă principiile stabilite de Legea nr. 500/2002, cu modificările ulterioare, respectiv utilizarea eficientă a fondurilor publice.

În fine, o parte dintre aceste prevederi, denotă faptul că la redactarea Caietului de Sarcini nu au fost luate în considerare aspecte operaționale care țin de fluxul tehnologic al proiectării, construcției, omologării și livrării de tramvaie în conformitate cu cerințele Caietului de Sarcini.

2. Se impune suspendarea Procedurii până la soluționarea prezentei contestații

Ca un prim argument, se impune a fi menționat faptul că Municipiul București a organizat o **procedură similară, care a fost suspendată de către CNSC prin Decizia nr. 53516/C7-3596 din data de 28.12.2018.**

Și în prezenta cauză sunt îndeplinite condițiile pentru suspendarea Procedurii, în baza dispozițiilor art. 22 din Legea 101, în contextul în care:

- **Valoarea estimată a contractului intenționat a fi atribuit în baza Procedurii este deosebit de ridicată**, respectiv 320 milioane de LEI, adică aproximativ 70 milioane de EUR, ceea ce înseamnă că imposibilitatea subscrierii și a altor potențiali ofertanți de a participa la Procedură, datorită condițiilor anticoncurențiale și discriminatorii prevăzute în Caietul de Sarcini va da naștere unui prejudiciu de o valoare semnificativă;
- **Obiectul Procedurii este unul strict specializat**, astfel de proceduri de achiziție publică fiind limitate și rare. Prin urmare, imposibilitatea de a participa la Procedură, ori, dezavantajarea subscrierii în cadrul pregătirii ofertei, ca urmare a prevederilor nelegale ale Caietului de Sarcini crează un prejudiciu major, pentru că lipsește Ofertantul Potențial de posibilitatea de a avea comenzi și de a păstra locurile de muncă;
- **Termenele impuse de Caietul de Sarcini sunt extrem de scurte** (anunțul a fost publicat la data de 15.01.2019, iar termenul limită de depunere a ofertelor este 27.02.2019), în contextul în care obiectul procedurii este reprezentat de achiziția de tramvaie care trebuie proiectate astfel încât să corespundă cerințelor tehnice ale MDRAP, iar nesuspendarea Procedurii ar putea conduce la atribuirea unui contract netransparent și cu înlăturarea artificială a unora dintre potențialii ofertanți;
- **Există chestiuni flagrant nelegale care trebuie corectate**, cu titlu de exemplu menționând aici:

- (i) Necesitatea de omologare a tramvaielor, menționată în pagina 13 a Caietului de Sarcini, în care două paragrafe consecutive conțin prevederi contradictorii, după cum urmează:

"Să fie omologate tehnic de către producător, respectiv să posede un certificat de omologare emis în statele membre ale U.E. sau într-un stat care are încheiat un contract cu Uniunea Europeană ce garantează recunoașterea reciprocă a cerințelor obligatorii sau ale celor echivalente cu privire la omologare;

Ofertantul declarat câștigător va obține pe cheltuiala acestuia până la data livrării primului tramvai următoarele documente: omologarea în Uniunea Europeană (conform legislației în vigoare la momentul încheierii contractului), pentru transportul urban de călători";

Or, fiind vorba de un produs nou, creat pe baza cerințelor specifice ale MDRAP, este evident că omologarea nu poate avea loc decât concomitent cu livrarea primului tramvai, în conformitate cu prevederile celui de-al doilea paragraf citat.

- (ii) Lipsește referirea la raza minimă în depou care trebuie respectată de către tramvaie pentru orașul Brăila (pagina 24 din Caietul de Sarcini), aceasta fiind una dintre cerințele esențiale în contextul în care această rază este cea mai mică dintre cele avute în vedere (15 m, astfel cum rezultă din tabelul de pe pagina 22 din Caietul de Sarcini, față de 16 m în cazul orașului Galați și 18 m în cazul orașului Ploiești.

Or, pentru asigurarea unei concurențe reale, raza minimă în depou ar trebui să fie identică în toate situațiile, respectiv 16 m.

- În fine, astfel cum vom arăta în expunerea considerentelor noastre pe fondul cauzei, **Caietul de Sarcini trebuie modificat semnificativ pentru a putea respecta dispozițiile legale în vigoare.**

Or, o asemenea modificare semnificativă, nu ar mai da posibilitatea subscrierii și a altor potențiali ofertanți de a pregăti și depune oferte conforme, decât în eventualitatea în care Procedura este suspendată și, ulterior soluționării pe fond a prezentei contestații, cu decalarea corespunzătoare a termenelor prevăzute de Caietul de Sarcini.

Pentru aceste considerente, sunt îndeplinite condițiile prevăzute de art. 22 din Legea 101 pentru suspendarea Procedurii până la soluționarea prezentei contestații.

3. Se impune decalarea termenelor Procedurii corespunzător cu perioada de timp necesară pentru soluționarea prezentei Contestații

În primul rând, decalarea termenelor Procedurii se impune pentru faptul că termenul de depunere a ofertelor a fost foarte scurt *ab initio*, acesta fiind stabilit la data de 27.02.2019, în condițiile în care subscrisa și alți potențiali ofertanți trebuie să proiecteze un tramvai care să corespundă tuturor cerințelor MDRAP.

De asemenea, potrivit dispozițiilor art. 153 din Legea 98, autoritatea contractantă poate decala termenele Procedurii în măsura în care se modifică semnificativ documentele achiziției.

Or, așa cum vom arăta pe fondul cauzei, în speță, Caietul de Sarcini aferent Procedurii trebuie modificat semnificativ pentru a putea fi redactat în condiții de legalitate.

Prin urmare, vă rugăm să dispuneți decalarea termenelor Procedurii corespunzător cu perioada de timp necesară pentru soluționarea prezentei Contestații.

4. Cu privire la fondul cauzei

4.1. Termenele de omologare sunt nerealiste

Astfel cum am arătat deja, Caietul de Sarcini conține prevederi contradictorii cu privire la momentul la care trebuie omologate tramvaiele.

Astfel, în două paragrafe consecutive, de pe pagina 13 a Caietului de Sarcini, se stipulează următoarele:

*"Să fie omologate tehnic de către producător, respectiv **să posede un certificat de omologare emis în statele membre ale U.E.** sau într-un stat care are încheiat un contract cu Uniunea Europeană ce garantează recunoașterea reciprocă a cerințelor obligatorii sau ale celor echivalente cu privire la omologare;*

***"Ofertantul declarat câștigător va obține pe cheltuiala acestuia până la data livrării primului tramvai următoarele documente: omologarea în Uniunea Europeană** (conform legislației în vigoare la momentul încheierii contractului), pentru transportul urban de călători".*

Or, astfel cum am arătat, specificațiile tehnice cuprinse în Caietul de Sarcini determină necesitatea pentru toți ofertanții să proiecteze și să construiască câte un model de tramvai care să corespundă acestor specificații.

Așadar, fiind vorba de un produs nou, este evident că omologarea nu poate avea loc decât ulterior proiectării și construcției primului tramvai de către ofertantul care va fi declarat câștigător.

Din acest motiv, primul paragraf anterior menționat trebuie eliminat din Caietul de Sarcini, omologare urmând a se efectua după finalizare execuției primului tramvai.

4.2. Omologarea nu poate fi realizată în termenul de 6 luni prevăzut în Caietul de Sarcini, iar termenul de livrare al primului tramvai este nerealist

Astfel cum am arătat, în cadrul prezentei Proceduri este vorba de proiectarea și construcția unui tramvai nou, care nu poate fi construit, testat, omologat și livrat în termen atât de scurt.

MDRAP intenționează să achiziționeze 40 de tramvaie, iar termenul de livrare a fost prevăzut prin Graficul de livrare minim descris în Anexa nr. 7 la Caietul de Sarcini, respectiv: termenul de omologare este de 6 luni de la data finalizării Procedurii, iar livrarea primului tramvai în termen de 8 luni.

Termenele de livrare sunt extrem de reduse (i.e. în special cel prin care se impune livrare în termen de 8 luni de la semnarea contractului și omologarea în termen de maxim 6 luni) prin raportare la cerințele tehnice necesar a fi îndeplinite de către tramvaie, termenele impuse la nivel european (de exemplu o licitație similară în Viena a avut nevoie de doi ani pentru a fi implementată), fac dovada de netăgăduit a faptului că aceste cerințe sunt restrictive și neuzuale.

La toate acestea, se adaugă faptul că sunt trei orașe diferite în calitate de beneficiari ai tramvaielor, cu caracteristici diferite ale infrastructurii menționate în Caietul de Sarcini, ceea ce determină necesitatea unor termene realiste.

4.3. Cerințe tehnice excesive

4.3.1	<p>Cerința privind Instalația de ungere a buzei bandajelor, impusă la 4 Descrierea generală constructivă a tramvaielor, pag. 17 din Caietul de Sarcini</p> <p><i>"Instalația de ungere a buzei bandajelor va avea în componență următoarele elemente:</i></p> <p>✓ <i>Duzele de pulverizare care vor fi montate la roțile de pe prima osie a</i></p>
-------	---

	<p><i>primului boghiu motor;</i></p> <p>✓ <i>Unitatea de presiune care va avea în componență: compresorul, rezervorul de aer comprimat, supapele de control, supapa de siguranță și unitatea de control;</i></p> <p><i>Recipientele cu lubrifianț împreună cu pompele de alimentare cu aer comprimat. Ungerea buzelor de bandaj se va realiza în mod automat la un interval de timp reglabil sau în mod manual la comanda expresă a vatmanului', este restrictivă, întrucât există și alte soluții tehnice fiabile, de exemplu sistem stick-grafit;</i></p>
4.3.2	<p>Cerința de la 6. Condiții tehnice de calitate, 6.2. Materiale, pag. 20 din Caietul de Sarcini:</p> <p><i>"Pentru principalele materiale utilizate la amenajarea interioară a compartimentului pentru călători, a cabinei de conducere și a instalației electrice (cablaje), se vor prezenta buletine de încercări emise de laboratoare autorizate U.E., sau laboratoare autorizate de către organisme acreditate de certificare din România, privind comportarea acestor materiale la flacără și foc, degajările de fum, compuși halogenați, gaze toxice precum și privind lipsa componentelor interzise pentru utilizare în fabricarea mijloacelor de transport public. Acestea trebuie să fie prezentate la ofertă în copie xerox și traducere autorizată în limba română.",</i></p> <p>este nejustificată.</p> <p>Prezentarea unor buletine de încercări de către ofertant pentru anumite materiale utilizate anterior, nu este o garanție că acestea vor fi utilizate în realizarea viitorului proiect.</p> <p>Solicităm ca Autoritatea contractantă să accepte ca buletinele de încercări emise de laboratoare autorizate U.E., sau laboratoare autorizate de către organisme acreditate de certificare din România să fie prezentate Autorității contractante odată cu livrarea primului tramvaiul, ele intrând și în componența dosarului de omologare.</p>

4.3.3	<p>Cerința referitoare la <u>frâna de staționare (electrohidraulică)</u> de la 7.3 Sistemul de frânare, pag. 33</p> <p><i>"Tramvaiele trebuie să fie echipate cu următoarele sisteme de frânare independente, care trebuie să respecte regulile de siguranță pentru circulația în condiții de trafic urban:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>frână de încetinire electrică (electrodinamică);</i> ✓ <i>frână de staționare (electrohidraulică);</i> ✓ <i>frână electromagnetică pe șina de rulare."</i> <p>este restrictivă întrucât există și sisteme de frână electromecanică care asigură parametrii de frânare și au în sezonul rece o comportare mult mai bună față de sistemele de frană electrohidraulică, care sunt influențate de vâscozitatea uleiului.</p> <p>Solicităm ca Autoritatea contractantă să accepte orice tip de frână care asigură cerințele de performanță din SR EN 13452-1:2004</p>
4.3.4	<p>Cerințele de la 6.3 Dimensiuni generale constructive, pag. 21:</p> <p><i>"Caracteristicile dimensionale ale tramvaielor trebuie să fie următoarele:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>Lungimea totală: minim 17.000 mm, respectiv maxim 19.000 mm (fără dispozitive de cuplare și oglinzi)."</i> <p>Solicităm ca Autoritatea contractantă să accepte:</p> <p>Lungimea totală: minim 17.000 mm, respectiv 20.000 mm (fără dispozitivele de cuplare și oglinzi)"</p>
4.3.5	<p>Cerințele de la 6.3 Dimensiuni generale constructive, pag. 21:</p> <p><i>"Caracteristicile dimensionale ale tramvaielor trebuie să fie următoarele:</i></p> <p>....</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>Lățimea totală maxim 2.400 mm (+/- 5 mm). Această dimensiune se va corela cu geometria căii de rulare în aliniament și curbe astfel încât 2 două tramvaie circulând în direcții diferite să poată trece unul pe lângă altul inclusiv în curbe,</i>

	<p><i>ținând cont de aria de măturare. Ofertantul va ține cont de geometria liniilor și a peroanelor în curbe astfel încât tramvaiele să nu lovească peroanele;</i></p> <p>Solicităm ca Autoritatea contractantă, în acord cu prevederile:</p> <p>SR 13353-5:1997 – Transport public urban de călători. Calea de rulare a tramvaielor. Prescripții privind gabaritele (lățimea maximă admisă a tramvaiului poate să aibă valoarea de 2.500 mm)</p> <p>și</p> <p>Regulamentul UE nr. 1300/ 18.11.2014 privind specificațiile tehnice de interoperabilitate, referitoare la accesibilitatea sistemului feroviar al Uniunii, pentru persoane cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă, punctul 2.3. Alte Definiții, să accepte:</p> <p>Lățimea maximă a tramvaiului să fie: 2.500 mm</p>
4.3.6	<p>Cerința de la 6.4 Caracteristici funcționale (masice), pag. 21 și respectiv 7.1.5 Scaunele pentru călători, pag. 27</p> <p><i>” Culoarul dintre scaune va avea pe toată lungimea compartimentului pentru călători o distanță de minim 650 mm”</i></p> <p><i>Cerința este restrictivă.</i></p> <p>Solicităm ca Autoritatea Contractantă să accepte ca lățime minima a culoarului de trecere și lățimea de 500 mm, aceasta fiind de natură a asigura respectarea standadelor în domeniu.</p>
4.3.7	<p>Cerința de la 6.5 Caracteristici funcționale (manevrabilitate), pag. 21:</p> <p><i>”Stabilitatea în pantă și rampă : minim 10 % (la încărcare maximă)”.</i></p> <p>Cerința este nejustificată având în vedere faptul că condițiile de declivitate maximă pe rampele Utilizatorilor sunt de 8%, respectiv 2,5%.</p> <p>Solicităm ca Autoritatea Contractantă să accepte ca:</p> <p>Stabilitatea în pantă și rampă să fie minim 8 % (la încărcare maximă).</p>

4.3.8	<p>Cerința de la 6.5 Caracteristici funcționale (manevrabilitate), pag. 22:</p> <p><i>"Raza minimă în depou (la viteza maximă 5 km/h) [m] Brăila = 15"</i></p> <p>Cerința este restrictivă și solicităm eliminarea acesteia, cu impunerea unei raze minime de 16 m care va asigura o concurență sporită în cadrul Procedurii și livrarea tramvaielor într-un timp mai scurt.</p>
4.3.9	<p>Cerința de la 7.3.2 Frâna de staționare (electrohidraulică)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>"Efectul maxim de frânare va corespunde cursei maxime de acționare a pedalei de frână; (pagina 33)</i> ✓ <i>Frâna de staționare va avea prioritate de funcționare la acționarea simultană accidentală a pedalelor de frână și de accelerație; (pagina 34)"</i> <p>Solicităm ca Autoritatea Contractantă să clarifice dacă prin pedală se poate înțelege și maneta de frână, maneta controller;</p>
4.3.10	<p>Cerința 7.3.4 Frânarea de siguranță în caz de pericol, pag. 34</p> <p><i>"Tramvaiele trebuie să fie echipate cu un mecanism de declanșare în regim de avarie a sistemului de frânare de către călători, care să poată fi acționate în situații excepționale. Această declanșare în regim de avarie a sistemului de frânare trebuie să fie posibilă din minim două locuri situate în compartimentul călătorilor (frânare de urgență 2, care limitează decelerația la valoarea de minim $1,2 \text{ m/s}^2$). Un mecanism similar trebuie să se regăsească și în apropierea vatmanului (frânare de urgență 4, care limitează decelerația la valoarea de minim $2,8 \text{ m/s}^2$), iar declanșarea acestuia trebuie să poată fi realizată prin intermediul unui buton de culoare roșie cu marcajul de pericol conform standardelor în vigoare (SR EN 13452-1:2004 [4] și SR EN 13452-2:2004 [5])."</i></p> <p>Solicităm ca Autoritatea Contractantă să reformuleze prin înlocuirea termenului "limitează" cu termenul "asigură", astfel:</p> <p>"frânare urgență 2, care <u>asigura o deceleratie</u> de valoare minim $1,2 \text{ m/s}^2$"</p>

	<p>"frânare de urgență 4, care <u>asigură o deceleratie</u> de valoarea de minim 2,8 m/s²"</p>
4.3.11	<p>Cerința de la 7.5 Sistemul de climatizare (încălzire, ventilație, aer condiționat), pag. 35</p> <p><i>Climatizarea cabinei vatmanului trebuie să fie proiectată ca fiind independentă de climatizarea din compartimentul călătorilor.</i></p> <p>Solicităm ca Autoritatea Contractantă să clarifice dacă se dorește echiparea cu instalații de climatizare distince (una pentru cabină și cel puțin una pentru salon) sau comanda și controlul temperaturii independente (în cabină și salon)</p>
4.3.12	<p>La cerința 7.8 Instalația pentru comanda macazului</p> <p><i>"Transponderul pentru comanda macazului va fi compatibil cu sistemul de automatizare și comandă a macazurilor electrice aflat în exploatarea utilizatorului (valabil pentru utilizatorii unde este disponibil acest sistem, tipul sistemului va fi comunicat de către utilizator ofertantului declarat câștigător)."</i></p> <p>Solicităm ca Autoritatea Contractantă să comunice aceste informații în Caietul de sarcini, deoarece pot influența oferta financiară</p>
4.3.13	<p>La cerința de la 8 Instalația de tracțiune și alimentare la tensiunea rețelei, 8.1 Condiții electrice generale, pag. 40</p> <p><i>"Tramvaiele trebuie să se poată deplasa cu o viteză redusă prin stația de spălare cu rețeaua de contact alimentată la o tensiune de maxim 80 Vcc"</i></p> <p>Cerința este restrictivă</p> <p>Solicităm ca Autoritatea Contractantă să accepte:</p> <p>Tramvaiele trebuie să se poată deplasa cu o viteză redusă prin stația de spălare cu rețeaua de contact alimentată la o tensiune de maxim 80 Vcc sau deplasarea cu viteză redusă autonomă, pe baterii, pe o distanță de minim 1000 mm.</p>

4.3.14	<p>Cerința de la 8.4.1 Motoarele Electrice de Tracțiune,</p> <p><i>"Putere nominală totală: minim 300 kW (suma puterilor motoarelor să fie de minim 300 kW);"</i> - pagina 44</p> <p>Cerința este restrictivă.</p> <p>Solicităm ca Autoritatea contractantă sa elimine puterea minimă de 300 k. Pentru performanțele de tracțiune/ frânare pot fi impuse cerințele de accelerație/ decelerație minimă și atingerea vitezei maxime.</p>
4.3.15	<p>Cerința de la ANEXA 1. CENTRALIZATOR PARAMETRI TEHNICI MINIMALI ȘI MAXIMALI*,</p> <p><i>Unitate electrică de tracțiune, compresor, servodirectie (minim) - 500.000 – km</i></p> <p>Solicităm ca Autoritatea contractantă să clarifice la ce echipament face referire termenul <u>SERVODIRECTIE</u>.</p>
4.3.16	<p>Cerința de la ANEXA 1. CENTRALIZATOR PARAMETRI TEHNICI MINIMALI ȘI MAXIMALI*,</p> <p><i>Temperatură de răcire (la + 35°C) - + 29 °C, pag. 82</i></p> <p>În textul Caietului de Sacini pag. 36 7.5.2 Asigurarea microclimatului pe timp de vară (sezon cald) este:</p> <p>"Instalațiile de aer condiționat vor asigura o temperatură optimă de confort termic, în conformitate cu reglementările în vigoare și cu posibilitatea de realizare a pragului termic de + 25 °C la o temperatură a mediului exterior de + 35 °C</p> <p>Solicităm ca Autoritatea contractantă să clarifice valoarea minimă acceptată la valoarea prevăzută în standardele aplicabile.</p>

Pentru toate aceste considerente, solicităm admiterea prezentei Contestații și Cereri de Suspendare, astfel cum a fost formulată.

În drept, ne întemeiem susținerile pe prevederile citate din Legea nr. 98 și Legea nr. 101.

Prezenta Contestație și Cerere de Suspendare a fost comunicată atât CNSC, cât și MDRAP.

În probațiune, solicităm încuviințarea probei cu înscrișuri.