



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

DPR nr. 45685 / 20.03.2025

CĂTRE OPERATORII ECONOMICI

interesați de participarea la procedura de licitație deschisă online privind atribuirea contractului de achiziție publică având ca obiect **"Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public prin achiziția unui număr de 22 troleibuze din gama de 12 m cu autonomie de minim 20 km"**

Referitor la procedura de atribuire a contractului de achiziție publică mai sus menționat, inițiată prin publicarea anunțului de participare nr. [CN1077478/03.02.2025] ca urmare a unor solicitări de clarificări primite de autoritatea contractantă din partea unor operatori economici, vă comunicăm în cele ce urmează:

RĂSPUNSUL LA SOLICITĂRILE DE CLARIFICĂRI

format de Direcția Transporturi, în calitate de direcție inițiatoare a procedurii de atribuire

SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 1 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebarea 1:

Având în vedere procedura de licitație deschisă CN1077478 de achiziție a 22 troleibuze din gama de 12 m cu autonomie de minim 20 km, vă solicităm respectuos aprobarea următoarelor modificări ale cerințelor din caietului de sarcini:

1. Prezentarea certificatului de omologare la momentul livrării primului vehicul, pentru ofertantul declarat câștigător, cu asumarea prin scrisoare de garanție de bună execuție 10% din valoarea contractului a respectării acestei condiții în termen și a specificațiilor solicitate în caietul de sarcini.

Răspuns 1:

Prin solicitarea de mai sus înțelegem faptul că operatorul economic dorește participarea la procedura de licitație fără să prezinte un certificat de omologare al unui troleibuz produs în serie.

Autoritatea contractantă își menține cerința din Caietul de sarcini, în sensul în care „Odată cu oferta, operatorul economic va depune certificatul de omologare de tip europeană/RAR pentru marca, tipul și denumirea comercială a troleibuzului ofertat.

Este în sarcina ofertantului declarat câștigător să stabilească modalitatea tehnică/administrativă prin care va obține omologarea pentru a integra eventualele diferențe față de varianta ofertată.

În acest sens ofertantul va depune la ofertare o Declarație-angajament (ANEXA 7) prin care se obligă să prezinte, anterior obținerii numărului național de registru, documentul de omologare de tip emis de o autoritate de omologare, prin care se dovedește includerea eventualelor diferențe pe troleibuzului ofertat. La recepția primului troleibuz, se vor prezenta conform documentației de atribuire inclusiv certificatul de omologare a troleibuzului cu anexele acestuia, actualizate conform dotării troleibuzului cu subansamblele asumate de

furnizor prin propunerea tehnică conform cerințelor Autorității Contractante. Declarația-angajament cu semnătură electronică extinsă va însoți certificatul de omologare al troleibuzului de serie și anexele acestuia și se va constitui ca anexă la contract.”

Conform celor specificate la cap. 3.4.1.4.1 Specificații constructive din Caietul de sarcini:

„Troleibuzele ce fac obiectul caietului de sarcini trebuie să prezinte o soluție unitară, verificată în practică pe un produs de serie omologat.”

Întrebarea 2:

2. Prezentarea raportului de testare eSORT la momentul livrării primului vehicul, pentru ofertantul declarat câștigător, cu asumarea prin scrisoare de garanție de buna execuție 10% din valoarea contractului a respectării acestei condiții în termen și a specificațiilor solicitate în caietul de sarcini.

Răspuns 2:

Autoritatea Contractantă menține cerința documentației de atribuire având în vedere că vehiculul trebuie să fie produs de serie și omologat de către autoritățile competente membre ale Uniunii Europene.

Întrebarea 3:

3. Va solicitam să depuneți caietul de sarcini și în format editabil (word) sau în pdf searchable, nu scanat. Documentul depus nu permite funcție de copiere, căutare în document astfel încât îngreunează nejustificat munca ofertanților în depunerea ofertei, mai ales că se solicită și completarea acelor tabele- Anexe.

Răspuns 3:

Caietul de sarcini în format word a fost postat în SEAP de Autoritatea Contractantă prin intermediul **Clarificării din oficiu 1** publicată în data de **18.02.2025**.

SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 2 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebarea 1:

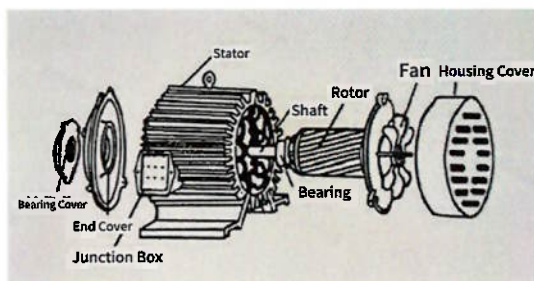
În caietul de sarcini capitolul 3.4.1.2 Condiții tehnice obligatorii se specifică: „Echiparea troleibuzului cu acționare cu inverter și motor/motoare asincron/asincrone trifazate cu rotor în scurtcircuit și sistem de comandă și control cu microprocesor (nu se admit oferte de troleibuz cu schema reostatică cu contactori sau cu chopper).”

Avantajele motoarelor sincrone cu magnet permanent față de motoarele asincrone de curent alternativ:

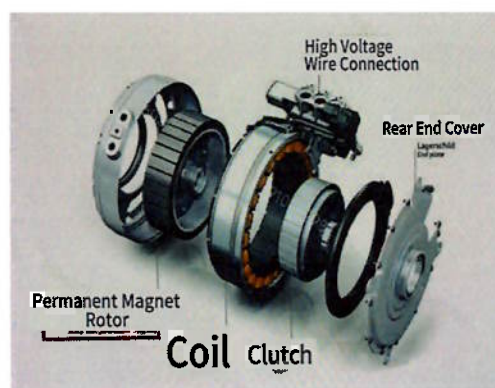
Motorul este compus în principal din două părți: stator și rotor.

Structura statorului motorului sincron cu magnet permanent și a motorului asincron de curent alternativ este practic aceeași, ambele fiind compuse dintr-un miez de fier cu înfășurări încorporate.

Principala diferență dintre cele două este rotorul. Rotorul primului este un miez de fier cu magneti permanenți montați la suprafață sau încorporați, în timp ce al celui de-al doilea este un miez de rotor cu înfășurări sau o structură cu cuscă de veveriță.

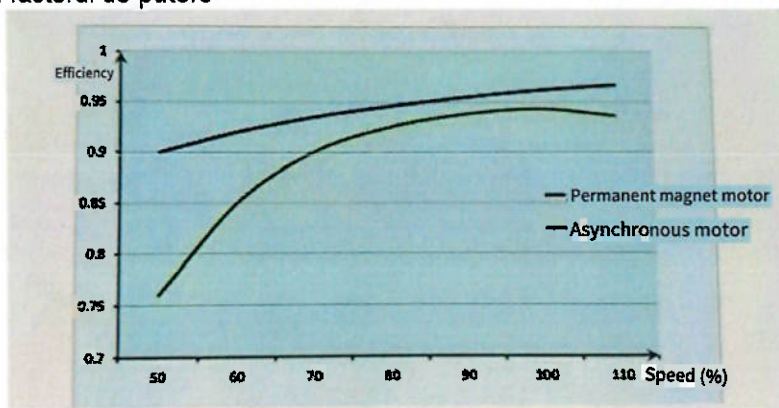


Motor Asincron



Motor Sincron

a) Eficiența și factorul de putere



Datorită structurilor diferite, motoarele sincrone cu magnet permanent au avantaje evidente față de motoarele asincrone.

Acestea au randament ridicat, factor de putere ridicat, indicatori de capacitate mai buni, dimensiuni mici, greutate redusă, creștere scăzută a temperaturii și o îmbunătățire semnificativă a performanței. Acestea au îmbunătățit considerabil factorii de calitate ai rețelei electrice, au utilizat pe deplin capacitatea rețelei electrice existente și au economisit investițiile în rețeaua electrică. Acestea au rezolvat mai bine fenomenul "calul mare trăgând o căruță mică" din echipamentele electrice.

Atunci când motorul asincron funcționează, înfășurarea rotorului absoarbe o parte din energia electrică de la rețeaua electrică pentru excitație, ceea ce consumă energia rețelei electrice. Această parte a energiei electrice este consumată în final în înfășurarea rotorică sub formă de căldură. Această pierdere reprezintă aproximativ 20-30% din pierderea totală a motorului, ceea ce reduce randamentul acestuia.

După ce curentul de excitație al rotorului este convertit în înfășurarea statorică, acesta devine un curent inductiv, ceea ce face ca curentul care intră în înfășurarea statorică să rămână cu un unghi în urma tensiunii rețelei electrice, ducând astfel la o scădere a factorului de putere al motorului.

În plus, din curbele randamentului și factorului de putere ale motoarelor sincrone cu magneți permanenți și ale motoarelor asincrone (figura 1), se poate observa că, atunci când rata de încărcare ($=P_2/P_n$) este mai mică de 50%, randamentul de funcționare și factorul de putere al motorului asincron scad semnificativ. Prin urmare, este necesar ca motorul să funcționeze în zona economică, adică la o rată de încărcare cuprinsă între 75% și 100%.

După ce magnetul permanent este încorporat în rotorul motorului sincron cu magnet permanent, acesta este utilizat pentru a stabili câmpul magnetic al rotorului. În timpul funcționării normale, rotorul și câmpul magnetic al statorului funcționează sincron, nu există curent indus în rotor și nu există pierderi de rezistență ale rotorului. Acest lucru poate crește randamentul motorului cu 5% ~ 20%.

Deoarece nu există excitație de curent indus în rotorul motorului cu magnet permanent, înfășurarea statorului poate fi o sarcină pur rezistivă, ceea ce face ca factorul de putere al motorului să fie aproape 1. Din curbele randamentului și factorului de putere ale Motoarelor sincrone cu magneți permanenți și ale motoarelor asincrone (figura 1), se poate observa că, atunci când rata de încărcare a motorului sincron cu magnet permanent este $> 20\%$, randamentul și factorul de putere de funcționare nu se modifică prea mult, iar randamentul de funcționare este $> 80\%$.

b) Cuplu de pornire

La pornirea unui motor asincron, acesta trebuie să aibă un cuplu de pornire suficient de mare, însă curentul de pornire nu trebuie să fie prea ridicat, pentru a evita căderea excesivă de tensiune în rețeaua electrică și afectarea funcționării normale a altor motoare și echipamente electrice conectate la rețea.

În plus, este necesar un curent de pornire mare în timpul acestui proces, ceea ce va face ca sistemul de izolare a statorului motorului să fie afectat în mod repetat de un curent intens. Dacă motorul este pornit frecvent, pierderile și căldura generate în timpul pornirii vor crește, iar stabilitatea funcționării sale va fi redusă.

De asemenea, motoarele sincrone cu magnet permanent utilizează, în general, metode de pornire asincronă. Deoarece înfășurarea rotorică nu funcționează în mod normal, la proiectarea motorului cu magnet permanent, aceasta poate fi concepută astfel încât să îndeplinească pe deplin cerințele unui cuplu de pornire ridicat.

De exemplu, multiplul cuplului de pornire poate fi mărit de la 1,8 ori față de cel al motorului asincron la 2,5 ori sau chiar mai mult, ceea ce rezolvă mai bine fenomenul de „cal mare care trage o căruță mică” în echipamentele energetice.

c) Creșterea temperaturii de lucru

Atunci când motorul asincron funcționează, curentul circulă în înfășurarea rotorului, iar acest curent este consumat complet sub formă de energie termică, astfel încât o cantitate mare de căldură va fi generată în înfășurarea rotorului, determinând creșterea temperaturii motorului și afectând funcționarea stabilă a acestuia. Datorită randamentului ridicat al motoarelor cu magnet permanent, nu există pierderi de rezistență în înfășurarea rotorului și există puțin sau aproape deloc curent reactiv în înfășurarea statorului, ceea ce reduce creșterea temperaturii motorului și îmbunătățește stabilitatea de funcționare a motorului trifazat.

d) Impactul asupra funcționării rețelei electrice

Datorită factorului de putere scăzut al motoarelor asincrone trifazate, acestea absorb o cantitate mare de curent reactiv din rețeaua electrică, ceea ce duce la o cantitate mare de curent reactiv în rețeaua electrică, în echipamentele de transport și transformare a energiei electrice, și în echipamentele de producere a energiei electrice. Acest lucru, la rândul său, reduce factorul de calitate al rețelei electrice și crește sarcina pe rețeaua electrică, pe echipamentele de transport și transformare a energiei electrice, și pe echipamentele de producere a energiei electrice. În același timp, curentul reactiv consumă o parte din energia electrică din rețeaua electrică, echipamentele de transport și transformare a energiei electrice și echipamentele de producere a energiei electrice, ceea ce duce la o eficiență mai scăzută a rețelei electrice și afectează utilizarea eficientă a energiei electrice.

De asemenea, din cauza randamentului scăzut al motoarelor asincrone, pentru a îndeplini cerințele de putere de ieșire, este necesar să se absoarbă mai multă energie electrică din rețeaua electrică, ceea ce sporește și mai mult pierderile de energie ale rețelei electrice și crește sarcina pe rețeaua electrică.

Nu există curent de excitație în rotorul motorului sincron cu magnet permanent, iar motorul are un factor de putere ridicat, ceea ce îmbunătățește eficiența motorului și factorul de calitate al rețelei electrice, astfel încât nu este necesară instalarea unui compensator de mare putere în rețeaua electrică. În același timp, datorită randamentului ridicat al motorului cu magnet permanent, acesta economisește energie electrică.

Avand in vedere respectarea principiului nediscriminării si tratamentului egal conform legii 98/2016 , precum si numeroasele avantaje prezentate mai sus, va solicitam sa acceptați la ofertare si troleibuze dotate cu motor Sincron si sistem de comanda si control cu microprocessor

Răspuns 1:

Autoritatea contractantă accepta la ofertare si troleibuze dotate cu motor Sincron si sistem de comanda si control cu microprocesor cu condiția ca toate intervențiile tehnice la acest agregat inclusiv mentenanța planificată sa fie executate de furnizor cu personalul sau si in unitatea de service a acestuia si cu respectarea tuturor celorlalte cerinte din Caietul de sarcini.

Întrebarea 2:

Avand in vedere prevederile excesive ale draftului de contract propus 12.8 Garanția tehnică de buna execuție a Contractului se constituie in LEI prin _____ (virament bancar sau instrument de garantare emis de o instituție de credit din România sau din alt stat sau de o societate de asigurări, în condițiile legii) depus(a) in original (respectiv copie pentru virament bancar), cu 30 de zile înainte de expirarea garanției de buna execuție a Contractului. În cazul constituirii prin instrument de garantare Garanția tehnică de bună execuție va fi emisă de o bancă sau de o societate de asigurări agreată de ambele părți.

Neprecizarea cuantumului garanției tehnice de buna execuție, precum si decizia CNSC nr.577/C2/479 in cazul procedurii de furnizare autobuze electrice catre Municipiul Bucuresti din 2020 prin care se considera clauza mai sus mentionata excesiva, va solicitam sa revizuiti pozitia dvs.cu privire la solicitarea garanției tehnice suplimentar fata de garantia de buna execuție prevazuta de legislatia in vigoare.

Decizie 577/C2/479 din 09.04.2020:

Garanția tehnică de buna execuție a contractului, așa cum subliniază și contestatorul, nu este prevăzută de legislația pe linia achizițiilor publice. Pe de altă parte, dreptul comun instituie regula conform căreia orice persoană trebuie să își execute obligațiile pe care le-a contractat, iar atunci când, fără justificare, nu își îndeplinește această îndatorire, respectiva persoană este răspunzătoare de prejudiciul cauzat celeilalte părți și este obligată să repare acest prejudiciu, în condițiile legii (art. 1350 Codul civil).

În contextul de fapt și de drept expus mai sus, Consiliul apreciază că solicitarea suplimentară a unei garanții tehnice de bună execuție, de 10 % din valoarea contractului, este excesivă în condițiile în care autoritatea contractantă este deja protejată de clauzele asumate de părți, dar și de dispozițiile de drept comun care o apără în cazul în care furnizorul nu își respectă obligațiile contractuale.

Deși contractul de achiziție publică este un contract administrativ, iar nu unul de drept privat, pentru ca părțile să se afle pe poziție de egalitate, totuși, autoritatea contractantă nu poate institui cerințe și clauze vădit disproporționate față de scopul, necesitatea urmărit a fi satisfăcută prin atribuirea contractului în discuție, și de natură a rupe echilibrul contractual dintre părțile contractante.

Mai mult decat atat firmele de asigurare si bancile nu detin in portofoliu un astfel de produs "garantie de buna executie tehnica" si pentru o perioada atat de mare , respectiv pe toata perioada de garantie a autobuzelor. Avand in vedere lipsa reglementarilor referitoare la Garantia tehnica de buna executie a contractului atat din contractul propus cat si din legislatia actuala va solicitam sa confirmati ca "Garantia tehnica de buna executie a contractului" este cea reglementata de H.G 395/2016 cap.II paragraf 5 , art.39-41.

Răspuns 2:

Cu privire la cuantumul garanției tehnice de buna execuție, Autoritatea contractantă a completat clauza contractuală prevăzută la art. 12.8 din Proiectul de contract, astfel:

12.8 "Garanția tehnică de buna execuție a contractului reprezintă 10% din prețul contractului fără TVA și se constituie în lei prin Scrisoare bancară de garanție tehnică, sau printr-un instrument de garantare, cu valabilitate pentru întreaga perioadă de derulare a contractului, emisa de o instituție de credit din România sau din alt stat sau de o societate de asigurări, depusă la sediul Achizitorului cu 30 de zile înainte de expirarea garanției de buna execuție a contractului. Garanția tehnică de bună execuție va fi emisa de o banca sau de o societate de asigurări agreeată de ambele părți."

Deoarece garanția de buna execuție va fi restituită după recepția celor 22 de troleibuze, iar, ulterior fiecare troleibuz va beneficia de o garanție de tip full-warranty de minimum 5 ani (ce include inclusiv activitățile de service / remediere a defectiunilor și a viciilor ascunse), autoritatea contractantă solicită o Garanție tehnică de buna execuție, pentru a se asigura de buna execuție (calitativă) și derulare a contractului pe aspectele tehnice. În acest fel autoritatea contractantă poate apela la garanția tehnică de buna execuție pentru recuperarea eventualelor daune directe și a penalităților de întârziere.

Cele două tipuri de garanții nu funcționează concomitent, ci oferă continuitate în cadrul contractului, garanția tehnică de buna execuție nefiind suplimentară garanției de buna execuție așa cum se invocă de operatorul economic.

Mai mult decât atât, toate contractele încheiate de către Municipiul București în ultimii ani, la achiziția de vehicule pentru prestarea serviciului public de transport local, conțin aceleași prevederi cu privire la garanția tehnică de buna execuție, furnizorii prezentând instrumente de garantare cu valabilitate pentru întreaga perioadă de derulare a contractului.

Serviciul public de transport local este un serviciu critic, care se prestează în baza unui contract de delegare și a unui program public de transport, pentru care trebuie asigurată continuitate.

Garantia de buna execuție menționată în proiectul de contract este conformă prevederilor legale în vigoare, respectiv H.G. 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*.

Garantia tehnică de buna execuție este reglementată în documentația de atribuire - proiectul de contract.

În jurisprudență s-a admis că Autoritatea contractantă stabilește conținutul clauzelor obligatorii cu respectarea limitelor puterii discreționare recunoscută autorității administrative, prezența acestor clauze fiind subînțeleasă și decurgând din necesitatea realizării interesului general.

Prerogative de drept public la îndemâna administrației publice locale constau în faptul că, încheie contractul pentru realizarea unei sarcini a interesului public, ceea ce o pune într-o situație privilegiată. Voința administrației, ca parte contractantă, este subordonată realizării interesului general și contractelor administrative, comparativ cu cele de drept privat.

Regimul juridic aplicabil contractelor de achiziție publică este exorbitant, de drept public și presupune anumite rigori, pe care trebuie să le accepte cei care doresc să se implice într-o relație contractuală cu statul, sau cu entitățile sale publice. Operatorii economici nu sunt obligați să participe la achiziția publică în curs, dacă nu doresc să își asume clauzele exorbitante pe care le presupune orice contract administrativ, cum sunt cele enumerate la art.2 lit.c) din Legea contenciosului administrativ nr.554/2004, în rândul cărora se încadrează și contractele de achiziție publică, în condițiile în care, la art.8 alin.(3) din același act normativ, este prevăzut că "la soluționarea litigiilor care apar în fazele premergătoare încheierii unui contract administrativ, precum și orice litigii legate de încheierea, modificarea, interpretarea, executarea și încetarea contractului administrativ, se are în vedere regula după care principiul libertății contractuale este subordonat principiului priorității interesului public".

Invocarea unei decizii CNSC de către operatorul economic nu este justificată deoarece, aceasta nu este nici izvor de drept și nici instrucțiune aplicabilă tuturor contractelor de achiziție de mijloace de transport public.

De asemenea, REGULAMENTUL (UE, Euratom) 2018/1046 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 18 iulie 2018 privind normele financiare aplicabile bugetului general al Uniunii, de modificare a Regulamentelor (UE) nr.1296/2013, (UE) nr.1301/2013, (UE) nr.1303/2013, (UE) nr.1304/2013, (UE) nr.1309/2013, (UE) nr.1316/2013, (UE) nr.223/2014, (UE) nr.283/2014 și a Deciziei nr.541/2014/UE și de abrogare a Regulamentului (UE, Euratom) nr.966/2012, stipulează în Preambul la punctul 115 că "este necesar să se prevadă posibilitatea de a solicita o garanție de bună execuție pentru lucrări, produse și servicii complexe, pentru a asigura respectarea obligațiilor contractuale substanțiale, precum și o bună execuție **pe toată durata contractului**. ...".

SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 3 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

A. Solicități referitoare la draftul de contract:

Întrebarea 1:

12.12

Dorim să vă atragem atenția asupra termenului relativ scurt de 15 zile pentru completarea sumei de garanție. Va rugăm să acceptați prelungirea acestui termen în situații motivate.

Răspuns 1:

Se menține clauza contractuală prevăzută la art. 12.12 din proiectul de contract, Autoritatea contractantă consideră că termenul de 15 zile pentru completarea garanției este un termen rezonabil.

Întrebarea 2:

13.4

Vă rugăm să acceptați ca vizitele achizitorului să fie convenite în prealabil între părți, de preferință cu cel puțin o săptămână înainte. Va rugăm să luați în considerare amploarea operațiunilor furnizorului/producătorului, care din motive tehnice nu își poate permite vizite neanunțate de la autoritățile contractante sau contractanții individuali. În lipsa unei înțelegeri prealabile este posibil ca personalul cheie să nu fie disponibil, ca vehiculele

sa se afle in etape de productie in care n se pot realiza inspectii sau doar un numar limitat de inspectii (ex. caroseria se afla la vopsit) etc...

Răspuns 2:

Autoritatea contractantă este de acord cu solicitarea, astfel, art.13.4 si art.17.1.6 din proiectul de contract se modifica dupa cum urmeaza:

13.4 La cererea Achizitorului, Furnizorul se obligă să asigure, pe cheltuiala sa pe perioada derulării contractului de furnizare, prezența unei delegații formate din minim 7 (șapte) persoane desemnate să urmărească procesul de fabricație al troleibuzelor ce fac obiectul contractului. Vizitele, în număr de minim 2 (două), fiecare având o durată de maxim 6 zile vor fi anunțate Furnizorului înainte cu cel puțin 7 zile. Furnizorul va permite accesul reprezentanților Achizitorului pentru verificarea calității execuției produsului și a montajului pe flux, atunci când acesta o solicită. Verificările pe flux efectuate de către reprezentanții/delegații Achizitorului nu îl vor exonera de răspundere pe Furnizor în privința calității finale a produsului.

17.1.6 Furnizorul se obligă să asigure, pe cheltuiala sa, la cererea Achizitorului, pe perioada derulării contractului de furnizare, prezența unei delegații formate din minim 7 (șapte) persoane desemnate de achizitor, care să poată urmări procesul de fabricație a troleibuzelor ce fac obiectul contractului. Vizitele, în număr de minim 2 (două), fiecare având o durată de maxim 6 zile vor fi anunțate Furnizorului înainte cu cel puțin 7 zile.

Întrebarea 3:

16.10 și 16.11

Va rugam sa stabiliți o valoare procentuală mai mare pentru determinarea „defectului sistematic” și „defect material”. Din punctul de vedere al Furnizorului, apariția unei defecțiuni/eșecuri specifice la doar 18% dintre vehicule nu ar trebui să justifice calificarea acestuia drept așa-numit defect de masă, ceea ce duce la costuri nejustificate sub forma verificării tuturor vehiculelor livrate în baza contractului.

Răspuns 3:

Autoritatea contractantă menține cerința prevăzută la pct. 3.5.4.6 din Caietul de Sarcini si clauzele contractuale prevăzute la art. 16.10 și art. 16.11. din proiectul de contract.

Autoritatea Contractantă a precizat în clar că nu este vorba de un defect/avarie normal/ă care se înregistrează în exploatare, în perioada de garanție, ci de o „avarie sau o uzură anormală care se repetă la mai mult de 18% din troleibuzele livrate.”

Autoritatea contractantă menține solicitarea din documentația de atribuire, deoarece troleibuzele efectuează transport public de călători și trebuie să îndeplinească, fiecare în parte, condițiile legale pentru admiterea în circulație pe drumurile publice din România conform legislației în vigoare.

Autoritatea contractantă consideră că, așa cum sunt uzanțele internaționale dar și condițiile contractuale încheiate de Municipiul București pentru autobuze care deja au avut verificări și remedieri, furnizorul trebuie să retragă întreg lotul pentru aplicarea de măsuri de remediere în cazul apariției unor defecte asemănătoare la mai mult de 18% din troleibuzele livrate.

Întrebarea 4:

16.13

Va rugam sa stabiliți un termen limită la care reprezentantul Furnizorului să se prezinte, așa cum este menționat în acest articol.

Răspuns 4:

Întreaga activitate privind tratarea defectelor în termenul de garanție este explicată la art. 8.1.1 din Caietul de Sarcini.

De asemenea termenele prevăzute pentru implementare, rezolvare, prezentare sunt prevăzute în tabelul 3.5.2 din caietul de sarcini.

Întrebarea 5:

17.1.6.

Vă rugăm să acceptați ca vizitele achizitorului să fie convenite în prealabil între părți, de preferință cu cel puțin o săptămână înainte. Vă rugăm să luați în considerare amploarea operațiunilor furnizorului/producerului, care din motive tehnice nu își poate permite vizite neanunțate de la autoritățile contractante sau contractanții individuali. În lipsa unei înțelegeri prealabile este posibil ca personalul cheie să nu fie disponibil, ca vehiculele să se afle în etape de producție în care nu se pot realiza inspecții sau doar un număr limitat de inspecții (ex. caroseria se afla la vopsit) etc...

Răspuns 5:

Autoritatea contractantă este de acord cu solicitarea, astfel, art.13.4 și art.17.1.6 din proiectul de contract se modifică după cum urmează:

13.4 La cererea Achizitorului, Furnizorul se obligă să asigure, pe cheltuiala sa pe perioada derulării contractului de furnizare, prezența unei delegații formate din minim 7 (șapte) persoane desemnate să urmărească procesul de fabricație al troleibuzelor ce fac obiectul contractului. Vizitele, în număr de minim 2 (două), fiecare având o durată de maxim 6 zile vor fi anunțate Furnizorului înainte cu cel puțin 7 zile. Furnizorul va permite accesul reprezentanților Achizitorului pentru verificarea calității execuției produsului și a montajului pe flux, atunci când acesta o solicită. Verificările pe flux efectuate de către reprezentanții/delegații Achizitorului nu îl vor exonera de răspundere pe Furnizor în privința calității finale a produsului.

17.1.6 Furnizorul se obligă să asigure, pe cheltuiala sa, la cererea Achizitorului, pe perioada derulării contractului de furnizare, prezența unei delegații formate din minim 7 (șapte) persoane desemnate de achizitor, care să poată urmări procesul de fabricație a troleibuzelor ce fac obiectul contractului. Vizitele, în număr de minim 2 (două), fiecare având o durată de maxim 6 zile vor fi anunțate Furnizorului înainte cu cel puțin 7 zile.

Întrebarea 6:

18.

Vă rugăm să confirmați că recepțiile vor fi efectuate pentru fiecare „produs” separat sau pentru grupuri de produse, iar apoi că se vor emite facturi pentru fiecare „produs” livrat separat. În caz contrar, există un risc mare de reținere a plății pentru livrarea unei cantități mai mari sau chiar a tuturor „produselor”, în ciuda prezenței unui defect doar la unul dintre ele.

Răspuns 6:

Autoritatea contractantă confirmă faptul că fiecare produs se va recepționa separat și faptul că se va putea factura separat pe fiecare produs livrat.

Întrebarea 7:

22.3.

Vă rugăm să reduceți penalitățile contractuale indicate. Trebuie subliniat că acestea sunt extrem de excesive, incompatibile cu natura încălcărilor date. În situația calculării penalităților în modul specificat, este foarte probabil ca valoarea finală a penalizării să depășească semnificativ pierderea efectivă pentru Beneficiar. În plus, se poate interpreta ca prevederea autorizează Autoritatea Contractantă să deducă penalități contractuale din creanțele Antreprenorului. Sancțiunile ar trebui impuse pe baza unui document separat. În caz contrar, există un risc prea mare de a reduce în mod nedrept creanțele Antreprenorului.

Răspuns 7:

Autoritatea contractantă își menține clauza contractuală din proiectul de contract, având în vedere ca la redactarea proiectului de contract s-a ținut cont de prevederile Ordinului ANAP 1554/2023 - **Secțiunea III - Contract de achiziție publică/sectorială de produse, respectiv de art. 23.3.** *“În cazul în care, Contractantul nu își îndeplinește la termen obligațiile de furnizare a bunurilor, atunci Autoritatea/entitatea contractantă are dreptul de a percepe dobânda legală penalizatoare prevăzută la art. 3 alin. 2¹ din O.G. nr.13/2011 privind dobânda legală remuneratorie și penalizatoare pentru obligați bănești, precum și pentru reglementarea unor măsuri financiar-fiscale în domeniul bancar, cu modificările și completările ulterioare. Dobânda se aplică la valoarea produselor nelivrate pentru fiecare zi de întârziere, dar nu mai mult de valoarea produselor nelivrate.”*

Întrebarea 8:

22.4.

Limita de 10% din valoarea contractului care dă dreptul la rezilierea contractului este prea mică. Va rugam sa eliminati aceasta prevedere sau mărirea limitei menționate mai sus la cel puțin 20% din valoarea contractului.

Răspuns 8:

Se elimina din proiectul de contract art. 22.4 "Dacă penalitățile depășesc mai mult de 10% din valoarea contractului, Achizitorul, după notificarea Furnizorului, poate să dispună încetarea contractului de furnizare potrivit art. 27.1 din prezentul contract".

Întrebarea 9:

22.6.

Va rugam sa clarificați dacă această prevedere este doar de natură generală și constituie o introducere la prevederile 22.7., sau dacă se referă la un anumit tip de penalizare contractuală. Dacă această prevedere se referă la un anumit tip de penalitate contractuală, ar trebui clarificată, deoarece este prea generală și nu s-a stabilit cuantumul penalității.

Răspuns 9:

Art. 22.6 din proiectul de contract se modifică și va avea următorul cuprins:

22.6 „În situația în care una din obligațiile care nu au fost executate conform contractului a constituit factor de evaluare în cadrul procedurii de atribuire, contractantul este obligat să despăgubească achizitorul cu o sumă în cuantum de 10% din valoarea contractului”, conform Ordinului 1554/2023 Secțiunea III- Model contract de achiziție.

Întrebarea 10:

22.7.1.

Va rugam sa stabiliți o limita superioare a acestor penalități contractuale într-o anumită perioadă, astfel încât Furnizorul să-și poată măsura în mod corespunzător riscurile.

Răspuns 10:

Se mentine clauza contractuală prevăzută la art. 22.7.1. din proiectul de contract.

La capitolul 22.7.1 autoritatea contractantă face referire la daune directe și indirecte. Valoarea actuala a prestatiei lei/km este de 18,13 lei/km se aplică în cazul **daunelor produse utilizatorului** ca urmare a pierderii de prestatie din programul de transport al operatorului (km neefectuat din cauza defectiunilor tehnice imputabile Furnizorului) sau despagubirile platite de utilizator cauzate de neconformitatile tehnice din culpa furnizorului (ex. echipamente ITS sau sistem de iluminat interior salon calatori, partial functionale), cuantumul acestora va fi plătit de către furnizor direct achizitorului/utilizatorului.

Având în vedere clauza din contract de la art. 22.7.1 „Valoarea actuala a prestației lei/km este de 18,13 lei/km și se va comunica furnizorului ori de câte ori aceasta se va modifica conform prevederilor Contractului de Delegare a Gestiunii Serviciului de Transport Public nr. 7/2021” vă comunicăm faptul că aceasta poate atinge limita de 22,83 lei/km conform datelor estimate de către utilizator. (Valoarea antementionata este doar o valoare estimata la acest moment pana in anul 2031 inclusiv)

Întrebarea 11:

22.7.5.

Va rugam sa specificati exact la ce penalități se face referire aici și în ce sume vor fi aplicate.

Răspuns 11:

Se modifică art. 22.7.5 din proiectul de contract și va avea următorul continut: "În situația în care nu există în stocul din fiecare depou piese vitale cu valoare mică sau materiale consumabile (uleiuri, unsoari, lichide, becuri, curele, filtre) materiale care pot fi înlocuite de către personalul Achizitorului autorizat cu ocazia efectuării activităților prevăzute la art.17.2. troleibuzele vor fi declarate indisponibile și inapte de traseu, din momentul anunțării. Pentru acestea Achizitorul va percepe daune până la recuperarea integrală a prejudiciului."

Conform pct. 3.5.1.2 din Caietul de Sarcini „Pentru acestea Achizitorul va percepe furnizorului daune până la recuperarea integrală a prejudiciului.”

Întrebarea 12:

22.8.

Autoritatea contractuală înțelege că furnizorul va asigura vehiculele în măsura corespunzătoare. Impunerea oricăror penalități contractuale nespecificate duce la o situație în care Antreprenorul nu este în măsură să-și măsoare în mod corespunzător riscurile, ceea ce poate avea un impact semnificativ asupra prețului final al ofertei. Va rugăm să clarificați natura acestor penalități inclusiv prin exemple.

Răspuns 12:

În cadrul art. 22.8 din proiectul de contract se aplică daune indirecte nu penalități! De asemenea, este explicitat foarte clar în cadrul art. 22.8 evenimentele în urma cărora furnizorul este pasibil de plata unor daune indirecte și modul de constatare a acestora.

22.8. Daunele indirecte

22.8.1. *Daunele indirecte sunt daunele datorate Achizitorului de către Furnizor în cazul producerii unor evenimente rutiere, accidente de muncă sau evenimente P.S.I. datorate apariției de defecțiuni în termen de garanție imputabile Furnizorului.*

22.8.2. *Furnizorul va plăti daunele indirecte produse terților în baza constatărilor făcute de organele în drept (Politie Rutieră, organul constatator al asigurătorului, Inspectoratul Teritorial de Protecție a Muncii, Pompierii Militari, etc).*

Cu titlu de exemplu: În cazul unui accident rutier provocat de apariția unui defect al troleibuzului imputabil furnizorului, acesta va plăti daune indirecte terților, în baza constatărilor efectuate de organele abilitate, rezultate din: avarierea unui alt autovehicul, distrugerea mobilierului stradal, stâlpi de iluminat, etc.

Întrebarea 13:

26.6.

Vă rugăm să eliminați această prevedere, sau eventual reducerea penalităților prevăzute. Nu există nicio justificare pentru aplicarea unor penalități contractuale atât de mari. De menționat că penalitatea contractuală este de a îndeplini o funcție compensatorie, adică de a acoperi daunele suferite de Autoritatea contractantă. Nu este justificat să presupunem că, în fiecare caz, quantumul daunelor din partea Furnizorului va corespunde cu valoarea obligației contractuale neîndeplinite.

Răspuns 13:

Având în vedere faptul că proiectul de contract a fost redactat în conformitate cu Ordinul nr. 1.554 din 17 august 2023 privind aprobarea structurii și conținutului Documentației standard de atribuire a contractului de achiziție publică/sectorială de produse, care prevede la art. 30.6 *“În situația rezoluției/rezilierii totale/părtiale din cauza neexecutării/executării părtiale de către Contractant a obligațiilor contractuale, acesta va datora Autorității/entității contractante daune-interese cu titlu de clauză penală în quantum egal cu valoarea obligațiilor contractuale neexecutate”,* Autoritatea contractantă își menține clauza contractuală prevăzută la art. 26.6 din proiectul de contract.

Întrebarea 14:

26.8.iii)

Prevederea este prea generală, vă rugăm să indicați circumstanțele a căror apariție ar da dreptul Autorității Contractante să se retragă din contract, sau cel puțin să indicați tipul de astfel de circumstanțe.

Răspuns 14:

Precizăm faptul că proiectul de contract a fost redactat în conformitate cu prevederile Ordinului nr. 1.554 din 17 august 2023 privind aprobarea structurii și conținutului Documentației standard de atribuire a contractului de achiziție publică/sectorială de produse, iar Autoritatea Contractantă nu poate indica tipul de astfel de circumstanțe datorită faptului că acestea nu sunt cunoscute la momentul încheierii contractului.

B. Solicitări referitoare la service:

Întrebarea 15:

1. Va rugam sa confirmați ca disponibilitatea vehiculelor va fi calculată numai pe perioada garanției complete, adică 5 ani.

Răspuns 15:

Autoritatea contractanta confirmă că disponibilitatea vehiculelor va fi calculată doar pe perioada garanției, respectiv minim 5 ani.

Întrebarea 16:

2. Va rugam sa confirmați ca la calculul disponibilității nu sunt incluse:

- a) inspecțiile de întreținere/service ale vehiculelor rezultate din intervalele de service specificate de producătorul vehiculului cuprinse în Documentația furnizată Autorității Contractante;
- b) înlăturarea pagubelor cauzate de vandalism,
- c) lucrari de reparatii la echipamentele instalate de către Beneficiar in Vehicule,
- d) plasarea sau modificarea reclamelor.

Răspuns 16:

Confirmăm că la calculul disponibilității nu sunt incluse punctele mai sus menționate, conform pct. 3.4.2 din caietul de sarcini.

Întrebarea 17:

3. Pentru claritate va rugam sa indicați cuantumul penalităților si cum vor fi calculate aceasta in cazul nerespectării disponibilității oferite?

Răspuns 17:

Disponibilitatea este indicator de performanta si nu exista penalități conform pct. 3.4.2 din caietul de sarcini. Indicatorul de performanță va fi calculat conform pct. 8.2 al Caietului de Sarcini.

Întrebarea 18:

4. Referitor la termenele solicitate pentru reparatii corelate cu nivelul de prioritate al incidentului va rugam să prelungiți perioada de reparație de la 48 de ore la 72 de ore pentru un incident definit ca fiind minor și de la 24 de ore la 48 de ore pentru incidente majore.

Răspuns 18:

Autoritatea contractantă este de acord cu modificarea solicitată, astfel se va modifica tabelul din Caietul de Sarcini pct. 3.5.2. în:

Nivel prioritate	Termen de răspuns*	Termen de implementare soluție provizorie*	Termen de rezolvare*
Urgent	30 minute	4-6 ore	8-12 ore
Critic	60 minute	8-10 ore	12-16 ore
Major	2 ore	12 ore	48 ore
Minor	4 ore	24 ore	72 ore

Întrebarea 19:

5. Va rugam sa stabiliți termene individuale de reparație pentru componente precum: puntea față, componente ale structurii, componente alternative ale trenului de propulsie (motor electric, echipament de tracțiune) aer condiționat, uși, geamuri, baterie de tracțiune? În unele cazuri, diagnosticarea problemei poate dura mai mult timp, ceea ce se va traduce în timpi mai lungi de reparație.

Răspuns 19:

Defectele enumerate de dvs (..) se încadrează la defecte care duc la imobilizarea vehiculului.

Conform pct. 3.5.2 din caietul de sarcini- "Nota" - Termenele mentionate se vor completa de către ofertant in propunerea tehnică, ore care se incadreaza in intervalele de timp mentionate, urmând să se definitiveze împreună cu achizitorul/utilizatorul în funcție de datele concrete prezentate de ofertant privind modul de remediere a defectelor.

Exemplu: Dacă termenul de rezolvare are un interval cuprins între 12 și 16 ore, ofertantul, în propunerea tehnică, va completa cu numărul de ore în care acesta consideră că va remedia defectul-14 ore."

Întrebarea 20:

6. Va fi de acord Autoritatea Contractanta sa renunțe la aplicarea unei penalități în legătură cu compensarea costurilor exprimate in lei/ora? In opinia Furnizorului, timpii preconizati de reparatie pentru diferitele tipuri de defecte sunt foarte restrictivi iar penalitatea aplicata - 200 lei/ora este mare, de aceea cerem sa nu penalizam pentru simpla aparitie a unui defect.

Răspuns 20:

Autoritatea contractantă nu este de acord să renunțe la aplicarea penalităților cu compensarea costurilor exprimate în lei/oră.

Conform **Răspunsului 18** formulat la solicitarea de clarificare de la **pct. B. Solicitări referitoare la service**, timpii aferenți perioadelor de reparatii s-au mărit. Penalitățile se aplica in cazul nerespectării termenelor de reparatie asumate, nu „pentru simpla aparitie a unui defect”.

Autoritatea contractantă nu achiziționează vehicule pentru ca acestea sa fie defecte, ci sa execute serviciul public de transport în condiții de siguranță pentru calatori si pentru participanți la trafic.

Întrebarea 21:

7. Va rugam sa alegeți care din penalități se va aplica în situația unei întârzieri de reparatiei ori cea de 200 lei/ora or cea de 18.13 lei/km sau sa explicați în ce mod se vor aplica penalitățile respective pentru a nu se realiza o dubla penalizare a furnizorului pentru același incident.

Răspuns 21:

Pentru clarificare enumeram prevederile care fac referire la penalități conform Caietului de Sarcini:

3.5.1. Pentru depășirea termenelor, Achizitorul va percepe penalități până la îndeplinirea obligatiei, conform contractului de furnizare.

3.5.2. Nerespectarea termenelor prezentate de ofertant privind modul de remediere a defectelor da dreptul Autoritatii Contractante/Utilizatorului de a solicita penalitati in conformitate cu clauzele contractului de furnizare.

Penalitatea este suma de bani stabilită în contract ca fiind datorată achizitorului de catre furnizor, in cazul in care furnizorul nu respecta termenele contractuale asumate, în caz de neîndeplinire a unei părți a contractului sau de îndeplinire cu întârziere a obligațiilor, astfel cum s-a stabilit prin documentele contractului.

Depasirea acestor termene va atrage plata de penalitati de 200 de lei/oră, pana la remedierea defectului/defectelor pe troleibuz, conform contractului de furnizare.

3.5.4.1. si 3.5.4.2. Anexa 1.1. – 1.5.

Nerespectarea termenului da dreptul Autoritatii Contractante/Utilizatorului de a solicita penalitati in conformitate cu clauzele contractului de furnizare.

3.5.4.5. Depasirea acestor termene va atrage plata de penalitati, pana la remedierea defectului/defectelor pe troleibuz, conform contractului de furnizare.

Conform Caietului de Sarcini pct. 3.5.2 valoarea de 18,13 lei/ km reprezintă daune produse utilizatorului ca urmare a pierderii de prestatie din programul de transport al operatorului (km neefectuati din cauza defectiunilor tehnice imputabile Furnizorului).

În concluzie, se vor aplica penalități în cazul depășirii termenelor până la îndeplinirea obligațiilor și se vor percepe daune în valoare de 18,13 lei/km pentru pierderea prestației.

Întrebarea 22:

8. Vă rugăm să confirmați că furnizarea de la distanță a asistenței tehnice (telefon, e-mail) va satisface cerinta privind asigurarea disponibilității suportului tehnic 24/7.

Răspuns 22:

Autoritatea contractantă confirmă că furnizarea de la distanță a asistenței tehnice (telefon, e-mail) va satisface cerinta privind asigurarea disponibilității suportului tehnic 24/7, conform pct. 3.5.4.7 din caietul de sarcini.

Întrebarea 23:

9. Va rugam sa modificați procentul pentru defectul sistematic/vicii ascunse de la 18% la 30%.

Răspuns 23:

Autoritatea contractantă menține cerința prevăzută la pct. 3.5.4.6 din Caietul de Sarcini și clauzele contractuale prevăzute la art. 16.10 și art. 16.11 din proiectul de contract.

Autoritatea Contractantă a precizat în clar că nu este vorba de un defect/avarie normală care se înregistrează în exploatare, în perioada de garanție, ci de o „avarie sau o uzură anormală care se repetă la mai mult de 18% din troleibuzele livrate.”

Autoritatea contractantă menține solicitarea din documentația de atribuire, deoarece troleibuzele efectuează transport public de călători și trebuie să îndeplinească, fiecare în parte, condițiile legale pentru admiterea în circulație pe drumurile publice din România conform legislației în vigoare.

Autoritatea contractantă consideră că, așa cum sunt uzanțele internaționale dar și condițiile contractuale încheiate de Municipiul București pentru autobuze care deja au avut verificări și remedieri, furnizorul trebuie să retragă întreg lotul pentru aplicarea de măsuri de remediere în cazul apariției unor defecte asemănătoare la mai mult de 18% din troleibuzele livrate.

Întrebarea 24:

10. Vă rugăm să confirmați că Autoritatea Contractanta este de acord să excludă din garanție reparațiile rezultate din daune cauzate de:

- a) factori externi sau atmosferici, cum ar fi: pietre de asfalt, pietriș, grindină, depuneri chimice și sare (altele decât cele utilizate pentru întreținerea drumurilor de iarnă), acizi, sucuri de plante etc.;
- b) daune rezultate din funcționarea necorespunzătoare (utilizarea de combustibili, lubrifianți, lichide tehnice necorespunzătoare) și care rezultă din nerespectarea Cumpărătorului/Utilizatorului de a lua măsuri corective în timp util pentru a limita efectele defecțiunilor apărute;
- c) daune produse de terți (furt, vandalism, spargere)
- d) dezastre naturale, incendii, inundații
- e) daunele post-accident sau consecințele care decurg din acestea
- f) daune rezultate din uzura naturală sau deteriorarea consumabilelor în timpul funcționării normale, precum și uzura, deteriorarea sau distrugerea din cauza condițiilor de funcționare
- g) daune rezultate din coliziuni, accidente, dezastre și evenimente fortuite, cu excepția cazului în care acestea au rezultat dintr-o defecțiune a autobuzului;

Răspuns 24:

Autoritatea contractantă nu este de acord să excludă din garanție reparațiile menționate mai sus.

Fiecare defect constatat, semnalat și notificat de către utilizator se va consemna în nota de constatare a defectului vizată de către reprezentantul furnizorului din unitatea de exploatare cf cap 8.1.1 din Caietul de Sarcini. Cu aceasta ocazie se va stabili dacă defectul se încadrează ca defect în garanție sau defect neimputabil furnizorului. Nu se pot stabili la acest moment toate situațiile de defecte neimputabile furnizorului.

La capitolul 3.5.1 din Caietul de Sarcini sunt menționate deja „sunt exceptate piesele necesare pentru reparațiile în urma evenimentelor de circulație (tamponări) dacă acestea nu sunt din vina furnizorului și cazuri de vandalism.

În mod concret pe perioada de garanție singurele cheltuieli suportate de Utilizator 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 troleibuzelor;
- Salariile șoferilor;
- Anvelopele după un parcurs de 160.000 km.

În cazul în care în componența troleibuzului se regăsesc și alte piese și subansamble ce nu îndeplinesc condițiile de funcționare, respectiv au o durată de funcționare mai mică de 5 ani sau 350.000 km, acestea vor fi înlocuite/livrate, în perioada de garanție de către Furnizor pe costurile sale. ”

Întrebarea 25:

11. Va rugam sa specificati numărul de km zilnic prognozați a fi parcurși de troleibuzele achiziționate. Această valoare va permite Furnizorilor să estimeze mai bine riscul.

Răspuns 25:

Numărul zilnic de km prognozați 191 km.

Întrebarea 26:

12. In caietul de sarcini anexa 1 se specifica ca piesele, materialele, consumabilele echipamentele etc. din anexele 1.2, 1.3 respectiv 1.4 vor prelua garanția vehiculului pe care au fost înlocuite. Va rugam sa completați prevederea indicată prin adăugarea „sau, dacă înlocuirea are loc în ultimul an de garanție, piesele de schimb etc... vor avea o garanție de 24 de luni.

Răspuns 26:

Autoritatea Contractantă nu este de acord cu completarea solicitată de operatorul economic, deoarece aceasta presupune o cerință suplimentară față de cea din caietul de sarcini. Faptul că *„piesele, materialele, consumabilele echipamentele etc. din anexele 1.2, 1.3 respectiv 1.4 vor prelua garanția vehiculului pe care au fost înlocuite”*, nu înseamnă că acestea vor avea o garanție de minimum 5 ani de la montarea lor (similar cu cea a troleibuzului), ci că acestea vor ieși din garanție odată cu ieșirea din garanție a vehiculului pe care au fost montate, conform prevederilor caietului de sarcini: *„Garanția completă de funcționare („FULL WARRANTY”) fără defecțiuni a troleibuzului, minim 350.000 km de la data recepției, sau minim 5 ani pentru troleibuz în ansamblu și toate componentele acestuia...”*.

Întrebarea 27:

13. In caietul de sarcini se specifica:

„Penalitatea este suma de bani stabilită în contract ca fiind datorată achizitorului de către furnizor, în cazul în care furnizorul nu respecta termenele contractuale asumate, în caz de neîndeplinire a unei părți a contractului sau de îndeplinire cu întârziere a obligațiilor, astfel cum s-a stabilit prin documentele contractului.

Depășirea acestor termene va atrage plata de penalități de 200 de lei/oră, până la remedierea defectului/defectelor pe troleibuz, conform contractului de furnizare.

...

Dacă troleibuzele vor fi declarate inapte de traseu datorate defecțiunilor apărute în perioada de garanție sau a lipsei materialelor consumabile, în urma cărora Utilizatorul nu realizează venituri / pierdere de prestație din programul de transport, se vor percepe daune până la recuperarea prejudiciului creat, conform contractului.

În cazul daunelor produse utilizatorului ca urmare a pierderii de prestație din programul de transport al operatorului (km neefectuați din cauza defecțiunilor tehnice imputabile Furnizorului) sau despagubirile plătite de utilizator cauzate de neconformitățile tehnice din culpa furnizorului (ex. echipamente ITS sau sistem de iluminat interior salon calatori, parțial funcționale), cuantumul acestora va fi plătit de către furnizor direct achizitorului/utilizatorului. Valoarea actuală a prestației lei/km este de 18,13 lei/km și se va comunica furnizorului ori de câte ori aceasta se va modifica conform prevederilor Contractului de Delegare a Gestiunii Serviciului de Transport Public nr. 7/2021.”

- Vă rugăm să confirmați că penalitățile indicate mai sus nu vor fi cumulative și pentru apariția unui defect, Autoritatea contractantă va percepe o singură penalizare dintre cele menționate mai sus.

- Vă rugăm să confirmați că penalitățile menționate mai sus vor fi percepute numai dacă vehiculul este scos din funcțiune. Scoaterea din funcțiune a unui vehicul ar trebui să fie justificată din motive operaționale sau de siguranță a traficului, așa cum sunt definite de reglementările de stat și interne relevante, menținând în același timp funcțiile de utilitate necesare din punctul de vedere al șoferului și pasagerilor. Penalitățile percepute pentru defecțiunile care nu provoacă scoaterea din funcțiune a autovehiculului nu sunt justificate din punct de vedere economic și nu compensează prejudiciul achizitorului, deoarece vehiculul continuă să efectueze sarcini de transport. Penalizarea contractuală ar trebui să servească o funcție compensatorie, nu ca o sursă suplimentară de venit pentru autoritatea contractantă.

Răspuns 27:

În cazul de față operatorul economic face o confuzie, în sensul în care penalitățile se aplică în cazul nerespectării termenelor asumate de către furnizor conform tabelului prezentat la cap 3.5.2. din Caietul de

sarcini, iar daunele vor fi calculate pentru recuperarea prejudiciului creat în cazul pierderii de prestație din cauza troleibuzelor declarate inapte de traseu. Astfel ca, penalitățile nu au cum să fie cumulative așa cum declară operatorul economic, în condițiile în care vorbim de penalități și daune. Daunele aplicate „servesc o funcție compensatorie” (așa cum formulează operatorul economic), nu penalitățile.

Autoritatea contractantă își menține cerința și va aplica penalități și va proceda la recuperarea prejudiciului conform contract.

Penalitatea este suma de bani stabilită în contract ca fiind datorată achizitorului de către furnizor, în cazul în care furnizorul nu respectă termenele contractuale asumate, în caz de neîndeplinire a unei părți a contractului sau de îndeplinire cu întârziere a obligațiilor, astfel cum s-a stabilit prin documentele contractului.

„Scoaterea din funcțiune” - conform Caietului de Sarcini 3.5.1.2. În situația în care nu există în stocul din fiecare locație de exploatare piese vitale cu valoare mică sau materiale consumabile (lichide, curele, becuri, contacte glisante etc.), troleibuzele vor fi declarate inapte de traseu din momentul anunțării. Pentru acestea Achizitorul va percepe furnizorului daune până la recuperarea integrală a prejudiciului

conform Caietului de Sarcini 3.5.1.3. Furnizorul va pune la dispoziție utilizatorului piesele și materiale consumabile (becuri, ulei pentru completare și alți lubrifianți etc.) care în caz de defectare pot conduce la declararea troleibuzului ca inapt pentru traseu.

3.5.2. Dacă durata imobilizării în cadrul garanției depășește 1 zi calendaristică, garanția troleibuzului va fi prelungită cu numărul zilelor de imobilizare (inapte de traseu).

Pentru defecțiunile apărute în termen de garanție care produc accidente soldate cu pagube materiale și/sau vătămarea corporală a călătorilor sau a personalului de exploatare, Furnizorul va suporta daune directe și indirecte conform prevederilor contractului și a legislației în vigoare. În acest sens va prezenta un angajament ferm (ANEXA 7) privind respectarea acestei cerințe, atât la oferta, cât și la contract, pentru ofertantul declarat câștigător.

Dacă troleibuzele vor fi declarate inapte de traseu datorate defecțiunilor apărute în perioada de garanție sau a lipsei materialelor consumabile, în urma cărora Utilizatorul nu realizează venituri / pierdere de prestație din programul de transport, se vor percepe daune până la recuperarea prejudiciului creat, conform contractului.

În cazul daunelor produse utilizatorului ca urmare a pierderii de prestație din programul de transport al operatorului (km neefectuați din cauza defecțiunilor tehnice imputabile Furnizorului) sau despăgubirile plătite de utilizator cauzate de neconformitățile tehnice din culpa furnizorului (ex. echipamente ITS sau sistem de iluminat interior salon călători, parțial funcționale), cuantumul acestora va fi plătit de către furnizor direct achizitorului/utilizatorului. Valoarea actuală a prestației lei/km este de 18,13 lei/km și se va comunica furnizorului ori de câte ori aceasta se va modifica conform prevederilor Contractului de Delegare a Gestiunii Serviciului de Transport Public nr. 7/2021.

Anexa 1.4 În cazul în care troleibuzul este declarat inapt de traseu datorită lipsei oricărui reper din stoc, Furnizorul va plăti daune, calculate din momentul declarării.

C. Solicitări referitoare la specificația tehnică a troleibuzului

Întrebarea 28:

1. În caietul de sarcini se solicită următoarele:

„Platforma va fi marcată cu material reflectorizant înglobat, pentru a fi vizibilă noaptea în poziția „rampă coborâtă”. Nu se permite marcarea cu autocolant.”

Furnizorii de rampe nu oferă o modalitate de a marca marginile rampelor fără autocolante, pe care Autoritatea Contractantă nu le permite aici. Banda de avertizare de pe marginile rampelor este folosită în mod obișnuit și din acest motiv vă rugăm să permiteți marcarea cu autocolant a rampei acces pentru cărucioare.

Răspuns 28:

Autoritatea contractantă este de acord cu marcarea cu autocolant a rampei acces pentru cărucioare.

Întrebarea 29:

2. În caietul de sarcini se solicită:

„Toate echipamentele electrice și electronice de pe troleibuz, precum și troleibuzul în ansamblu, se vor încadra în normele admise de radiație și compatibilitate electromagnetică (conform Directivei 2014/53/EC,

care stă la baza standardului SR EN 300 328 V2.1.1:2016 Compatibilitate electromagnetică și probleme ale spectrului radio ERM)."

Va rugăm să confirmați că se vor accepta și troleibuze care sunt conforme standardelor echivalente conform: ONU ECE - R 10 și HG 487/2016.

Răspuns 29:

Autoritatea contractantă confirmă că va accepta și troleibuze care sunt conforme standardelor echivalente conform: ONU ECE - R 10 și HG 487/2016.

Întrebarea 30:

D. Având în vedere complexitatea procedurii, volumul mare al documentației de atribuire care necesită traducerea în limba producătorilor apoi analiza la nivel tehnic și juridic a acestei documentații, determinarea soluțiilor optime care satisfac cerințele acizitorului și pregătirea ofertei care include multiple materiale solicitate de autoritatea contractantă va rugăm să prelunghiți termenul de depunere al ofertelor cu cel puțin 3 săptămâni.

Răspuns 30:

Autoritatea contractantă a prelunghi termenul limită de depunere a ofertelor până la data de 31.03.2025. A se vedea clarificarea din oficiu automată CN1077478 din 24.02.2025 privind extinderea termenului limită de depunere a ofertelor.

 SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 4 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebarea 1:

Cu titlu general, vă rugăm să dispuneți **prelungirea termenelor prevăzute în cadrul Procedurii cu o perioadă de minim 30-60 de zile.**

Formulăm această solicitare datorită următoarelor aspecte:

- (i) Procedura este una deosebit de complexă și, pentru a asigura condițiile unei concurențe cât mai mari care să contribuie la furnizarea unor produse cât mai bune la prețuri și condiții cât mai competitive este nevoie de timp;
- (ii) Produsele nu există deja fabricate și trebuie analizate fiecare dintre condițiile tehnice prevăzute în caietul de sarcini și în celelalte documente de participare;
- (iii) Producătorii unor produse de genul celor care fac obiectul Procedurii sunt în străinătate, nevorbitori de limbă română, iar traducerea unor documente tehnice de o asemenea complexitate necesită timp;
- (iv) În Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, anunțul de participare a fost publicat abia la data de 03.02.2025, iar traduceri automate disponibile pe site-ul acestei instituții sunt parțiale și nu cuprind toate aspectele tehnice care trebuie avute în vedere.
- (v) Răspunsurile dumneavoastră vor necesita timp suplimentar pentru analiză și integrare în elaborarea ofertelor.

Or, în acest context, apreciem că pentru respectarea principiilor enumerate în art. 2 din Legea nr. 98/2016, cu modificările ulterioare (denumită în cele ce urmează "Legea 98") se impune prelungirea tuturor termenelor prevăzute de Procedură pentru a se putea asigura o prezență cât mai mare și pregătirea documentației în mod corespunzător, în conformitate cu cerințele actualizate ale autorității contractante.

Răspuns 1:

Autoritatea contractantă a prelunghi termenul limită de depunere a ofertelor până la data de 31.03.2025. A se vedea clarificarea din oficiu automată CN1077478 din 24.02.2025 privind extinderea termenului limită de depunere a ofertelor.

➤ SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 5 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebare	Cerință Documentație de atribuire	Justificarea solicitării de modificare/clarificare	Modificare/clarificare solicitată	Răspunsul Autorității Contractante
1.	Caiet de sarcini și anexe – format editabil	Inercarea de a converti automat documentul scanat publicat în SEAP a condus la erori semnificative de redactare și depaginare. Având în vedere că la procedura de atribuire participă și operatori economici străini, pentru asigurarea unui tratament egal și nediscriminatoriu, este necesară punerea la dispoziție a fișierului editabil (în format word sau export pdf) pentru a se putea asigura o traducere conformă a cerințelor caietului de sarcini și modelului de contract	Solicităm autorității contractante să transmită caietul de sarcini și modelul de contract în format editabil/export pdf.	1. Caietul de sarcini în format word a fost postat în SEAP de Autoritatea Contractantă prin intermediul Clarificării din oficiu 1 publicată în data de 18.02.2025. Pentru a veni în sprijinul operatorilor economici interesați, anexăm proiectul de contract în format editabil. Precizăm faptul că proiectul de contract în format editabil atașat este în forma inițială postată în SEAP și nu conține modificările aduse asupra clauzelor contractuale prin Răspunsul consolidat.
2.	FISA DE DATE II.2.5 Criterii de atribuire Factor 2.2. Eficiență energetică kWh/km (factor de minim) pentru Sistemul Reîncărcabil de Stocare a Energiei Electrice (SRSEE) Pentru evaluarea factorului, ofertantul va atașa obligatoriu la ofertă buletinul E-SORT ciclul 1 (urban greu), în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a troleibuzului cu autonomie oferat, prin care este stabilită energia consumată pe ciclul SORT 1 <u>conform cerințelor din caietul de sarcini</u>.	Condițiile de testare E-sort sunt în conformitate cu metodologia UITP (fără funcționarea auxiliarelor – instalația de climatizare, precum și la un anumit raport de încărcare din capacitatea de transport și fără conectarea la rețea). În caietul de sarcini autonomia este solicitată în condițiile în care funcționează toate sistemele auxiliare ale vehiculului, inclusiv sistemul de încălzire sau climatizare, la capacitatea maximă de călători. În consecință, pentru o înțelegere unitară este necesară corelarea privind consumul E-sort 1 cu metodologia de testare UITP. De asemenea, este util a se clarifica aspectul privind acceptarea unui breviar de calcul/dosar tehnic al producătorului privind autonomia și consumul asumați prin ofertă. Este posibil ca masa troleibuzului oferat să varieze în funcție de soluția privind sistemul baterii de tracțiune care corespunde cerințelor specifice achizitorului. Din acest motiv, nu se poate furniza până la data prezentării ofertei (în mai puțin de 30 zile) un raport de testare emis de un laborator acreditat pe baza standardului UITP E-SORT pentru vehiculul oferat având la bază cerințele obligatorii	Solicităm autorității contractante să coreleze cerința privind buletinul E-sort cu metodologia agreeată de testare UITP. Pentru demonstrarea autonomiei/consumului în condițiile specificate de caietul de sarcini pentru vehiculul oferat, se acceptă buletinele E-SORT ciclul 1 pentru varianta standard de troleibuz oferat pe care ofertantul le deține și breviare de calcul/dosar tehnic conform art. 159 din Legea 98/2016 cu modificările și completările ulterioare. Consumul de energie al troleibuzului (kWh/100km), va fi prezentat în ofertă și va fi confirmat prin buletine de încercări emise de laboratoare acreditate în UE. Consumul se va determina având la bază standardul E-SORT ciclul 1 (urban greu) conform metodologiei UITP. Ofertanții vor include o Declarație-angajament pe propria răspundere privind consumul de energie și prezentarea unui buletin E-SORT ciclul 1 pentru varianta oferată până la livrarea	2. Autoritatea contractantă confirmă că buletinul E-sort se va prezenta conform metodologiei agreeate de testare UITP pentru funcționarea vehiculului în regim autonom. Autoritatea contractantă menține cerința având în vedere că vehiculul trebuie să fie produs de serie și omologat de către autoritățile competente membre ale Uniunii Europene. Buletinul E-sort va fi prezentat pentru troleibuzul cu autonomie oferat, buletin în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a acestuia.

		ale prezentului caiet de sarcini (masa bateriilor, autonomie, capacitate de transport). Conform art. 159 din Legea 98/2016 cu modificarile si completarile ulterioare se vor atasa buletinele de test pe care ofertantul le detine sau alte documente justificative. Odata cu primul vehicul livrat se poate furniza si buletinul de testare pentru vehiculul oferat. Având în vedere ca în încercările pentru determinarea consumului specific de energie, un factor important îl reprezintă condițiile de mediu și infrastructura, este justificata prezentarea buletinelor de măsurători efectuate in situ, pe vehicul de proba, astfel ofertanti vor depune la ofertare o declaratie privind consumul prezentat.	primului troleibuz.	
3.	Caiet de sarcini 3.4.1.2 Condiții tehnice obligatorii 4. Troleibuzul va avea o capacitate de transport de minimum 85 de persoane, inclusiv conducatorul auto, dintre care minimum 26 calatori pe scaune (calculata la 0.125 m2/calator in picioare, conform Directivei 97/27/CE, respectiv Regulamentul CEE-ONU nr. 107, fara a se depasi greutatea maxima autorizata.	Avand in vedere cerinta privind autonomia troleibuzelor, greutatea suplimentară a bateriei este adăugată vehiculelor. Greutatea maximă autorizată a vehiculelor din gama de 12 metri poate fi de 19.000 kg - 19.500 kg. Prin urmare, avand în vedere cerinta privind "fara a se depasi masa maxim autorizata", pentru a facilita accesul neingradit al tuturor producatorilor în gama vehiculelor de 12 m este necesar a fi corelata capacitatea de pasageri solicitată minim 80 de persoane, ținând cont de faptul că troleibuzele de 12 metri solicitate au o greutate diferită de cea a troleibuzelor fără baterii, iar marja de lungime a vehicului este permisa între 12000-12350 mm.	Solicitam autoritatii contractate sa modifice capacitatea de transport la minim 80 de persoane (inclusiv conducatorul auto) pentru a nu depasi masa maxim autorizata (care în cazul de fata include si masa bateriilor de tractiune pentru asigurarea autonomiei solicitate) si pentru a asigura accesul neingradit al tuturor producatorilor de troleibuze din gama de 12 m. De asemenea, solicitam autoritatii contractante sa confirme ca nu exista o limitare a masei troleibuzului fata de cea prevazuta de prescriptiile regulamentelor în vigoare.	3. Autoritatea Contractantă mentine cerinta din caietul de sarcini. Pentru a se respecta principiul proportionalitatii, potentialul ofertant ar fi trebuit să prezinte calcule complete, in sensul in care sa specifice masa celor minim 80 de persoane transportate, la care sa adauge masa maxima autorizata a troleibuzului, pentru a se incadra in prescriptiile regulamentelor in vigoare. Autoritatea contractanta nu cunoaste masa maxima autorizata a fiecarui troleibuz pe care il produce un agent economic. Autoritatea contractanta a cerut un numar minim de 26 de persoane pe scaune, coroborat cu posibilitatea producatorului de a proiecta si executa troleibuzul asa cum doreste el, cu respectarea regulamentelor europene astfel incat sa fie respectate si cerintele minimale ale Municipality, iar la suprafete similare vehiculelor de transport de 12 m (achiziționate de Municipiul București) exista tipuri de vehicule care au

				capacitate minima de transport de 90 de persoane. Astfel se poate observa că reducerea capacității de transport de la 90 la 85 s-a efectuat pentru a suplini masa bateriilor care asigură autonomia de 20 de km. Autoritatea contractantă nu poate cunoaște nici dimensiunile și nici masa bateriilor pe care le montează un agent economic pe troleibuz pentru a asigura autonomia cerută de Municipalitate. De asemenea, fiecare producător ar trebui ca în procesul de proiectare și execuție/fabricare să țină cont de faptul că aceste vehicule de transport în comun sunt achiziționate de Municipalitate să transporte pasageri/calatori, nicidecum baterii sau materiale metalice cu mase mari, grele.
4.	Caiet de sarcini 3.4.1.2 Condiții tehnice obligatorii 14. Echiparea cu instalație de încălzire, ventilație și aer condiționat HVAC (Heating, Ventilation and Air Conditioning) pentru compartimentul călători și postul de conducere, gestionate electronic. Unitatea electronică de management a instalației HVAC, va furniza și date privind timpul de funcționare al echipamentelor cât și consumul de energie. Nu se accepta încălzire prin dispozitive cu ardere de combustibil. Reglarea temperaturii din salonul calatorilor se va face atât de la bordul troleibuzului cât și de la distanță (dispecerat/depou). Informațiile referitoare la consumul de energie electrică al instalației HVAC (separat pentru fiecare din sistemele de încălzire, ventilație și condiționare a aerului) trebuie să fie înregistrate și transferate pe computerul de management și gestione vehicul	În conformitate cu ghidul solicitantului al PNRR (sursa de finanțare cf. fișa de date), <u>utilizarea de agenți frigorifici convenționali este admisă.</u> În comparație cu R744, care necesită o presiune foarte ridicată și un circuit transcritic sau subcritic pentru performanță optimă, sistemele care funcționează cu R407C sunt mai puțin costisitoare și oferă ușurință în întreținere și service. De asemenea, R407C are un coeficient de performanță (COP) mai bun. Furnizorul va prezenta Instrucțiuni pentru respectarea măsurilor referitoare la economia circulară, managementul deșeurilor și reciclarea în exploatare. Prin urmare, R407C poate fi considerat o alternativă viabilă din punct de vedere tehnic și economic în aplicațiile pompelor de căldură. Agentul frigorific R407C oferă o performanță fiabilă și eficientă a pompei de căldură datorită domeniului său larg de funcționare, presiunii scăzute de funcționare și compatibilității cu sistemele de răcire existente. În plus, diferiți agenți frigorifici	Solicităm autorității contractante să accepte și utilizarea de agent frigorific convențional (R407C etc). De asemenea, solicităm autorității contractante să confirme ca un sistem de preîncălzire electric (PTC) sau apă-electric este, de asemenea, acceptat ca sistem suplimentar de încălzire.	4. Autoritatea contractantă este de acord să accepte și alte tipuri de agenți frigorifici a căror utilizare nu este restricționată de reglementările legale în vigoare, cu condiția ca sistemul de climatizare al vehiculului să realizeze asigurarea corespunzătoare a microclimatului în salonul troleibuzului atât pe timp de vară cât și pe timp rece în regim reversibil - heat pump, în condițiile de mediu specifice Municipiului București, conform prevederilor cap. 3.4.1.15 Sistemul de climatizare (încălzire, ventilație și aer condiționat), 3.4.1.16 Asigurarea microclimatului pe timp rece, 3.4.1.17 Asigurarea microclimatului pe timp de vară și 3.5.5. Mediul în care este operat produsul din caietul de sarcini. În sensul celor de mai sus, se elimină din caietul de sarcini "CO2 (R744)" și se va citi "Instalația de

	Instalatia de climatizare cabinei și salonului troleibuzului (HVAC) va fi de tip reversibil (heat pump) cu agent frigorific ecologic CO2 (R744) si va realiza atat functia de incalzire pe timp rece cat si functia de racire (aer conditionat) în sezonul cald. Aceasta poate integra si sistemul de climatizare a bateriilor de tractiune.	precum R134A și R407C sunt utilizați pe scară largă în vehiculele electrice din întreaga lume. Pentru o procedura mai competitive si accesul neingradit al operatorilor economici, solicităm acceptarea unor agenți frigorifici alternativi și eficienți. În consecință, solicităm ca cerința tehnică relevantă să fie revizuită în sensul acceptarii si a agentului frigorific conventional.	climatizare cabinei și salonului troleibuzului (HVAC) va fi de tip reversibil (heat pump) cu agent frigorific ecologic si va realiza atat functia de incalzire pe timp rece cat si functia de racire (aer conditionat) in sezonul cald." Autoritatea contractantă a acceptat eliminarea agentului ecologic frigorific CO2 (R744) tocmai pentru a nu îngreui concurența dar nu poate fi de acord cu menționarea unui alt "agent frigorific conventional (R407C etc)" așa cum solicită potențialul ofertant. De asemenea, fiecare producator ar trebui ca in procesul de proiectare si executie/fabricare sa tina cont de alegerea agenților frigorifici ecologici care să răspundă cerințelor de funcționare a sistemului de climatizare atât pe timp de vară, cât și pe timp rece, în regim reversibil - heat pump, in conditiile de mediu specifice Municipiului Bucuresti. Autoritatea contractantă nu acceptă un sistem de preîncălzire electric (PTC) sau apă-electric, întrucât acestea sunt soluții tehnice inferioare față de cele solicitate, generează costuri de întreținere și reparații mari, au randamente mici, timpul de încălzire în perioadele cu vreme rece este mare, iar masele aferente acestor sisteme pot influența sensibil masa întregului vehicul, în detrimentul transportării persoanelor.
5.	Caiet de sarcini 3.4.1.6. Postul de conducere 3.4.1.6.1. Organizarea	Geamurile laterale din cabina de conducere utilizate în versiunea standard a vehiculele noastre sunt acționate manual și oferă avantaje	Solicitam autoritatii contractante sa accepte ambele versiuni de actionare (electric/manual) a geamului 5. Se accepta ambele variante, respectiv geam culisant actionat electric sau manual.

	habitaculului Postul de conducere va fi prevăzut pe partea stângă cu un geam culisant actionat electric.	semnificative în ceea ce privește robustețea, ușurința în utilizare și costurile reduse de întreținere. Sistemul de geamuri cu deschidere manuale prezintă un risc mai mic de defectare, în special în condiții de utilizare intensivă, și asigură eficiența operațională pe termen lung. În plus, alegerea sistemelor manuale reduce consumul de energie și nu creează o sarcină electrică suplimentară asupra vehiculului, ceea ce contribuie la fiabilitatea generală a sistemului. În ceea ce privește funcția de încălzire, designul actual al geamurilor noastre oferă performanța de izolare termică necesară și este adecvat pentru confort și siguranță. În consecință, este necesară eliminarea cerinței obligatorii de geam electric sau acceptarea ambelor opțiuni pentru accesul neingradit al tuturor producătorilor, având în vedere că acționarea manuală a geamurilor laterale din cabina de conducere este utilizată de mai mulți producători.	culisant lateral din postul de conducere.	
6.	Caiet de sarcini 3.4.1.5.5. Scaunele pentru calatori În vecinătatea ușilor de acces la interior, între spațiul aferent locurilor pe scaune și uși, se vor monta panouri paravânt (dintr-o bucata sau din 2 bucati) din materiale antivandalism. Acestea vor asigura protecție, din podea și până la o înălțime de minim 1,8 m, vor fi asigurate și protejate mecanic de sprijinul accidental al calatorilor (în cazuri de aglomerare) printr-o bara de protecție poziționată în zona medie	În conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 107, este suficient ca panourile de protecție să se afle la o înălțime minimă de aproximativ 800 mm deasupra nivelului scaunelor. Prin urmare, având în vedere prescripțiile legislației obligatorii de omologare și faptul că în zona ușilor sunt și capace de acces pentru service, solicităm modificarea înălțimii minime a panourilor de protecție.	Solicităm autorității contractante modificarea cerinței, după cum urmează: În vecinătatea ușilor de acces la interior, între spațiul aferent locurilor pe scaune și uși, se vor monta panouri paravânt (dintr-o bucata sau din 2 bucati) din materiale antivandalism. Acestea vor asigura protecție, din podea și până la o înălțime de minim 1,6 m, vor fi asigurate și protejate mecanic de sprijinul accidental al calatorilor (în cazuri de aglomerare) printr-o bara de protecție poziționată în zona medie	6. Autoritatea contractantă accepta vehicul echipat în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 107.
7.	Caiet de sarcini 3.4.1.5.5. Scaunele pentru calatori Scaunele pentru calatori vor fi realizate din material armat cu fibră de sticlă sau mase plastice cu tratament antistatic, proprietăți antigraffiti, vopsea înglobată și antivandalism cu fete tapitate (spatar și sezut) detașabile, pentru curățarea	Încercarea la rezistența la coliziune a scaunelor cf CEE ONU R80 solicitată în caietul de sarcini nu este obligatorie pentru vehiculele urbane din categoria 1 din clasa M3 care fac obiectul achiziției, deoarece aceste vehicule sunt concepute pentru transportul pasagerilor în poziție predominant în picioare, iar scaunele nu sunt supuse aceluiași cerințe de siguranță la impact precum vehiculele din clasa II și III.	Solicităm autorității contractante să coreleze cerința cu dispozițiile obligatorii privind omologarea de tip pentru vehiculele urbane din categoria 1 din clasa M3 care fac obiectul achiziției. În consecință, vă rugăm să înlocuiți din textul cerinței Regulamentul 80 CEE-ONU cu Regulamentul CEE-ONU R17.	7. Autoritatea contractantă accepta vehicul echipat în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 107.

	periodica sau inlocuirea în timp a celor uzate. Disponerea scaunelor va asigura respectarea normelor europene în vigoare (Regulamentul 107 CEE-ONU, Regulamentul 80 CEE-ONU).	Pentru conformitatea cu dispozițiile de reglementare aplicabile procedurii europene de omologare de tip a vehiculelor care urmează a fi achiziționate, sunt aplicabile dispozițiile CEE ONU R17 privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește scaunele și ancorajele în podea – certificare care îndeplinește cerințele relevante de rezistență și siguranță ale scaunelor pentru transportul public urban. Regulamentul CEE-ONU R107 reglementează și el aspecte legate de disponerea scaunelor și siguranța acestora în vehiculele din categoria M3. În consecință, este necesară corelarea cu dispozițiile obligatorii europene, respective înlocuirea din textul cerinței a Regulamentul 80 CEE-ONU cu Regulamentul CEE-ONU R17.		
8.	Caiet de sarcini 3.4.1.10. Instalația de aer comprimat (pneumatică) Compresorul Compresorul poate fi cu acționare continuă sau intermitentă (acesta va porni și se va opri automat funcție de valoarea presiunii în instalația pneumatică). Timpul necesar pentru umplerea întregului sistem pneumatic cu aer comprimat, astfel încât să se asigure condițiile nominale de lucru pentru vehicul trebuie să fie de max. 5 min.	Conform prevederilor Regulamentului CEE-ONU R13, rezervele de frânare vor fi umplute complet în mai puțin de 8 minute. Acest timp este suficient pentru starea normală de funcționare a troleibuzului. Troleibuzul poate începe mișcarea fără a atinge presiunea maximă. Din acest motiv, în mai puțin de 3-4 minute, vehiculul poate începe să se deplaseze. Având în vedere că pe piață există o gamă largă de variante constructive, timpul de 5 minute este suficient pentru a umple rezervoarele sistemului de frânare. Însă pentru a umple întregul sistem pneumatic cu aer comprimat, este nevoie de 8 minute (suspensie, frână și uși). Acest timp este în conformitate cu timpii determinați conform dispozițiilor CEE-ONU R113. În consecință, pentru o înțelegere unitară a cerinței și pentru a nu crea o limitare artificială a concurenței este necesară corelarea acestei cerințe, prin includerea unei marje de timp de 5-8 minute pentru umplerea întregului sistem pneumatic cu aer comprimat.	Solicităm autorității contractante modificarea cerinței prin acceptarea unui timp de 5-8 minute pentru umplerea <u>întregului sistem pneumatic</u> cu aer comprimat, în conformitate cu prescripțiile din regulamentele aplicabile și pentru accesul neingradit al vehiculelor cu diverse variante constructive.	8. Autoritatea contractantă menține cerința din Caietul de sarcini Timpul necesar pentru umplerea întregului sistem pneumatic cu aer comprimat, astfel încât să se asigure condițiile normale de lucru pentru vehicul de max. 5 minute a fost stabilit pe baza informațiilor colectate de la vehiculele aflate în proprietatea Municipiului București, inclusiv troleibuze cu autonomie. Serviciul public de transport local este un serviciu critic, care se prestează în baza unui contract de delegare și a unui program public de transport cu ore fixe, pentru care trebuie asigurată continuitate, confortul și siguranța călătorilor, iar orice timp suplimentar poate afecta semnificativ întregul program de circulație. Potențialul ofertant face trimitere la Regulamentul nr. 13 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE- ONU) – Cerințe uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M, N și O în

				ceea ce privește frânarea, dar mențiunea invocată "rezervele de frânare vor fi umplute complet în mai puțin de 8 minute" nu se regăsește în conținutul acestuia. Timpul de 8 minute se referă cf pct. 2.5.2.1. din Regulament pentru încercări suplimentare (pct.2.5.1.) "Atunci când vehiculul este echipat cu unul sau mai multe dispozitive de stocare a energiei pentru echipamente auxiliare, cu o capacitate totală ce depășește 20 % din capacitatea totală a dispozitivelor de stocare a energiei de frânare" ori troleibuzul cu autonomie nu este în această situație.
9.	Caiet de sarcini 3.4.1.2 Condiții tehnice obligatorii 24. Echiparea troleibuzelor cu echipamente compatibile cu Sistemul Automat de Taxare aflat în funcțiune la Achizitor/Utilizator, pentru validarea cardurilor de transport utilizate în sistemul de taxare cu respectarea standardelor ISO/IEC 14443 tip A și Mifare, sau echivalent, cu transmiterea datelor on-line. Este obligatoriu ca validatoarele să accepte plata directă cu card bancar contactless. Si 3.4.1.28.8. Sistem automat de taxare Sistemul automat de taxare instalat pe troleibuz va fi complet integrat funcțional cu Sistemul automat de taxare aflat în exploatare la Achizitor/Utilizator. Aceasta va constitui proba de recepție la livrarea troleibuzelor. De asemenea, sistemul automat de taxare, instalat pe troleibuz va comunica online datele privind validările prin cardurile bancare, către banca cu care Achizitorul/Utilizatorul are implementată soluția de plată cu cardul bancar contactless (inclusiv cu carduri bancare	În vederea integrării native a echipamentelor ITS în sistemul de management al utilizatorului, este necesar ca autoritatea contractantă să furnizeze detalii privind acest sistem și detaliile operatorului economic responsabil de implementarea, administrarea/mentenanța acestui sistem.	Solicităm autorității contractate să pună la dispoziția ofertanților detaliile privind numele și datele de contact ale operatorului economic responsabil de implementarea, administrarea/ mentenanța sistemului de management al flotei/sistemul automat de taxare aflat în funcțiune la achizitor/utilizator în vederea compatibilității și integrării native.	9. Orice operator economic interesat se poate adresa direct utilizatorului STB SA pentru detalii privind datele de contact ale operatorului economic responsabil de implementarea, administrarea/ mentenanța sistemului de management al flotei/sistemul automat de taxare aflat în funcțiune la achizitor/utilizator în vederea compatibilității și integrării native. Mail: info@stbsa.ro Telefon: 021 9391 Adresa: B-dul Dinicu Golescu nr. 1, Sector 1, București

	emulate prin intermediul smartphone-urilor si smartwatch-urilor). Echipamentul de comunicare al sistemului de taxare va fi conectat online prin intermediul modemului în tehnologie minim 4G din computerul de bord. Furnizorul va asigura conectica necesară. Troleibuzele trebuie să fie livrate de Furnizor cu sistemul de taxare în stare de funcționare. Amenajarea troleibuzului cu sistem funcțional complet de taxare (echipamente, cablare, montare și configurare echipamente), trebuie să fie inclusă în prețul ofertei.			
10.	Parcurs mediu anual Minim 5 ani sau 350.000 de km	Avand în vedere ca în docuemntatia de atribuire nu exista informatii concrete privind parcursul mediu anual al vehiculelor, decat prin deducere din echivalentul solicitat pentru garantia minima, pentru a putea elabora corect planul de mentenanta si cheltuielile aferente, va rugam sa confirmati ca se ia în calcul un parcurs mediu anual de 70.000 km/troleibuz. Pentru configurarea unei baterii care sa satsifaca necesitatile reale ale autoritatii contractante pentru conducerea autonoma a troleibuzului (în afara rețelei de contact) este necesara avea un minim de informatii privind ruta zilnica în afara rețelei.	Solicitam autoritati contractante sa prezinte detaliile privind: a) parcursul mediu anual sau sa confirme ca se va lua în calcul un parcurs mediu anual de 70.000 km/troleibuz. b) numărul estimativ de kilometri pe care troleibuzul îi va parcurge zilnic și lunar c) numarul estimativ de kilometri pentru conducere autonomă, în afara rețelei de contact	10. a) Autoritatea contractantă prognozează un rulaj mediu anual de 70.000 km/vehicul în funcție de programul de transport. b) numărul estimativ de kilometri pe care troleibuzul îi va parcurge - zilnic - 191 km - lunar - 5921 km c) numarul estimativ de kilometri pentru conducere autonomă stabilit pe baza informațiilor colectate de la troleibuzele cu autonomie aflate în exploatare în Municipiul București este de cca. 40.000 km/an.
11.	Caiet de sarcini 3.4.1.23.3 Captatorii de curent Ofertantul declarat castigator va prezenta Achizitorului un desen de execuție pentru contactul glisant. Durata de funcționare va fi de minim 600 km pentru contactul glisant și minim 20.000 km pentru caseta de fixare a acestuia (patina de contact).	Partea de contact cu pantograful din grilă se va eroda în funcție de cantitatea de apă și de condițiile de utilizare. Calitatea elementelor constructive ale rețelei de contact exercita de asemenea efecte. Aceste aspecte nu sunt sub controlul producătorului de troleibuze. Din acest motiv, valorile duratei de utilizare nu pot fi garantate în aceasta etapa de ofertare pentru infrastructura specifica a utilizatorului.	Solicitam autoritatii contractante sa accepte revizuire cerintei, dupa cum urmeaza: Durata de funcționare va fi în <u>medie</u> 600 km pentru contactul glisant și 20.000 km pentru caseta de fixare a acestuia (patina de contact).	11. Autoritatea Contractantă acceptă revizuirea cerinței întrucât pe baza informațiilor colectate de la troleibuzele cu autonomie aflate în exploatare în Municipiul București, durata de funcționare este în medie de 600 km pentru contactul glisant si 20.000 km pentru caseta de fixare a acesteia (patina de contact)
12.	Caiet de sarcini 3.4.1.18. Accesorii, instalatii și echipamente Instalație pentru comanda macazului la linia de contact Instalația de acționare de la		Solicitam respectuos autoritatii contractante sa clarifice informatiile din aceasta cerinta.	12. Reteaua de troleibuz din Municipiul Bucuresti este echipata cu macaze electrice, comandate de la distanta prin absorbtia de

	distanță a macazului trebuie să fie prevăzută cu un dispozitiv de realizare a unui curent configurabil pentru rețeaua de contact de valoare limitată 80 A ± 10 A. Această instalație trebuie să fie acționată prin apăsarea unui buton cu revenire montat în bord. În plus, se va avea în vedere posibilitatea instalării, în viitor, a unui sistem de comandă automată a macazurilor, alocându-se spații la bord pentru montare tastatură de programare a comenzilor automate, cablaj suplimentar, antena etc.			catre troleibuzul aflat în mers a unui curent cu intensitate de mai mare de 80 A, la trecerea captatorilor peste patinele de comanda amplasate pe firul de contact. În acest sens, troleibuzul trebuie să fie dotat cu instalație de acționare de la distanță a macazului, care, prin apăsarea unui buton cu revenire montat în bord, va produce absorbția de către troleibuz din rețeaua de contact a unui curent de 80 A ± 10 A (configurabil).
13.	Mentenanța zilnică și planificată Caiet de sarcini 3.5.1.3. Activitatea de întreținere și mentenanță planificată Oferta va conține procesul de întreținere planificată din care să reiasă periodicitatea, operația efectuată, piesele care trebuie înlocuite preventiv, consumabilele, timpii alocati pentru manopera. a. prin activitate de întreținere și mentenanță planificată se înțelege totalitatea lucrărilor cerute în planul de revizii planificate al troleibuzului în funcție de rulajul și de timpul de exploatare al acestuia; b. activitatea se desfășoară în locațiile Utilizatorului; c. <u>lucrările vor fi executate de personalul Utilizatorului</u>, instruit și școlarizat de furnizor și sub supravegherea și răspunderea reprezentantului acestuia d. toate materialele, SDV-urile și consumabilele necesare activității de întreținere și mentenanță planificată sunt în sarcina Furnizorului pentru toată perioada de garanție și vor fi livrate, esalonat, către utilizator. Furnizorul va pune la dispoziție utilizatorului piesele și materiale consumabile (becuri, ulei pentru completare și alți lubrifianți etc.)	Având în vedere observațiile nr. 1 pct. C din ACC 397, este necesară clarificarea elementelor de cost care trebuie incluse în oferta financiară. Prin modelul de contract se menționează generic ca vor fi incluse toate cheltuielile legate de service. Având în vedere că prin caietul de sarcini se specifică faptul că operațiunile de revizie planificate se realizează de personalul utilizatorului (STB) instruit de către producător prin activitatea de training, este necesar a fi clarificat dacă aceasta cheltuială (manopera) trebuie inclusă în oferta sau este în sarcina beneficiarului.	Solicitem autorității contractante să confirme următoarele: 1) în oferta nu trebuie inclusă manopera privind activitatea de service pentru mentenanța zilnică și planificată în perioada garanției, activitățile efectuându-se de către personalul utilizatorului, pe cheltuiala sa. 2) Materialele și reperatele consumabile necesare reviziilor planificate vor fi incluse în prețul ofertei. 3) Ofertanții vor include doar cheltuielile de service în perioada garanției care survin din culpa sa.	13. 1. Autoritatea contractantă confirmă că în oferta nu trebuie inclusă manopera privind activitatea de service pentru mentenanța zilnică și planificată în perioada garanției, activitățile efectuându-se de către personalul utilizatorului, pe cheltuiala sa. 2. Autoritatea contractantă confirmă că Materialele și reperatele consumabile necesare reviziilor planificate vor fi incluse în prețul ofertei. 3. Da, conform Caiet de sarcini pct. 3.5.1.2 și 3.5.1.3.

	care în caz de defectare pot conduce la declararea troleibuzului ca inapt pentru traseu. Ofertantul va include în prețul ofertei toate materialele și reperiile consumabile care trebuie înlocuite. Si Model contract Art. 4.1 si art. 5			
14.	Caiet de sarcini 3.5.1.1 Considerații generale privind garanția Furnizorul va acorda asistență tehnică, training personal cu certificare, SDV-istica și documentația necesară până la obținerea de către Utilizator a licențierii RAR (Registrul Auto Român) pentru activitățile de service pentru troleibuzul oferit (pentru locațiile de exploatare ale Utilizatorului, prevăzute în anexa la contract și personalul nominalizat de Utilizator). Furnizorul va prezenta personalul și dotarea tehnică necesare asigurării asistenței tehnice în garanție și service-ului în perioada de garanție a troleibuzelor. Furnizorul va desemna un responsabil pentru activitatea de service în termen de garanție care va răspunde de coordonarea și optimizarea activității. Pentru îndrumarea și controlul acestor activități Furnizorul are obligația de a asigura <u>permanența</u> pentru efectuarea intervențiilor în perioada de garanție, astfel încât perioada de imobilizare a vehiculelor să fie minimă. 3.5.1.3. Activitatea de întreținere și mentenanță planificată Furnizorul va supraveghea și asigura avizarea operațiunilor și a calității execuției, cu asumarea întregii responsabilități asupra acestora, pentru perioada de garanție tip full warranty.	Pentru elaborarea unei oferte juste și conforme, este necesară detalierea informațiilor privind cerințele de asistență tehnică și permanența pentru efectuarea intervențiilor în perioada de garanție, respectiv: - Autoritatea contractantă solicită prezenta unui specialist (responsabil pentru activitatea de service) al producătorului la autobaza sau se accepta asistență tehnică online și prezenta în autobaza la revizii și în caz de defectiuni? - Defectele minore se remediază în autobaza utilizatorului cu SVD-istica și echipamentele furnizate de furnizorul troleibuzelor? - Ofertantul declarat castigator/contractantul va desemna ulterior semnarii contractului un service autorizat RAR pentru efectuarea defectiunilor grele care nu se pot remedia în autobaza utilizatorului. - Troleibuzele se vor afla în exploatarea/administrarea unei singure locații sau a mai multor autobaze ale utilizatorului?	Solicităm autorității contractante să clarifice/confirmă următoarele: 1) Autoritatea contractantă solicită prezenta unui specialist (responsabil pentru activitatea de service) al producătorului la autobaza sau se accepta asistență tehnică online și prezenta în autobaza la revizii și în caz de defectiuni? Utilizatorul asigură un birou în autobaza pentru specialistul producătorului? 2) Defectele minore se remediază în autobaza utilizatorului cu SVD-istica și echipamentele furnizate de furnizorul troleibuzelor? 3) Ofertantul declarat castigator/contractantul va desemna ulterior semnarii contractului un service autorizat RAR pentru efectuarea defectiunilor grele care nu se pot remedia în autobaza utilizatorului. 4) Troleibuzele se vor afla în exploatarea/administrarea unei singure locații sau a mai multor autobaze ale utilizatorului?	14. 1) Da, autoritatea contractantă solicită prezenta unui specialist. 2) Autoritatea Contractantă confirmă ca Defectele minore se remediază în autobaza utilizatorului cu SVD-istica și echipamentele furnizate de furnizorul troleibuzelor 3) Autoritatea Contractantă confirmă ca, ulterior semnarii contractului, Ofertantul declarat castigator/contractantul va desemna un service autorizat RAR abilitat de producătorul vehiculului și va informa Autoritatea Contractantă până la livrarea primului vehicul. 4) Autoritatea Contractantă precizează ca troleibuzele se vor afla în exploatarea / administrarea mai multor depouri ale utilizatorului.
15.	Caiet de sarcini 3.5.1.3. Activitatea de întreținere și mentenanță planificată Furnizorul va acorda asistență tehnică, training personal cu	Având în vedere că instruirea personalului autorizat pentru întreținere și reparații al utilizatorului pentru marca de troleibuze oferite se desfășoară cu personal tehnic specializat al producătorului, este	Solicităm autorității contractante clarificarea sintagmei "training personal cu certificare", respectiv clarificați cerințele privind certificarea.	15. În caietul de sarcini cuvântul "training" se înlocuiește cu "instruire personal" Conform cerințelor de la 3.5.4.2. Instruirea

	certificare, SDV-istica și documentația necesară până la obținerea de către Utilizator a licențierii RAR (Registrul Auto Român) pentru activitățile de service pentru troleibuzul oferat (pentru locațiile de exploatare ale Utilizatorului, prevăzute în anexa la contract și personalul nominalizat de Utilizator).	necesara detalierii cerinței "training personal cu certificare" – la ce face referire autoritatea contractanta prin sintagma "training cu certificare".		personalului pentru utilizare "Cursurile de instruire se vor finaliza prin eliberarea unor certificate de absolvire de către furnizor."
16.	FISA DE DATE_DF1156390 Secțiunea III.1.3.a) Capacitatea tehnica si/sau profesionala Informatii si/sau nivel(uri) minim(e) necesare pentru evaluarea respectarii cerintelor mentionate: Ofertanții trebuie să facă dovada că în ultimii 3 ani, calculați până la data limită de depunere a ofertelor au livrat produse similare de complexitate comparabilă cu cele care fac obiectul contractului de achiziție publică, cu indicarea valorilor, datelor și a beneficiarilor publici sau privați, în valoare cumulată de cel puțin 71.500.000 lei, fără TVA la nivelul unuia sau mai multor contracte. Modalitatea de indeplinire: Ofertanții trebuie să facă dovada că în ultimii 3 ani, calculați până la data limită de depunere a ofertelor au furnizat/livrat <u>produse similare de complexitate comparabilă cu cele care fac obiectul contractului</u> de achiziție publică, cu indicarea valorilor, datelor și a beneficiarilor publici sau privați, în valoare cumulată de cel puțin 71.500.000 lei, fără TVA la nivelul unuia sau mai multor contracte. În situația în care se decalază termenul limită de depunere al ofertelor, numărul de ani aferenți experienței similare se calculează prin raportare la data limită de depunere a ofertelor, astfel că perioada aferentă experienței similare (ultimii 3 ani împliniți la data termenului limită pentru depunerea ofertelor) se va extinde în mod corespunzător cu perioada de decalare. Prin produse „similare” de	Avand in vedere ca sintagma folosita <Prin produse „similare” de complexitate comparabilă cu cele care fac obiectul contractului de achiziție publică, se înțeleg...> nu este finalizata in fisa de date, va rugam sa confirmati ca cerinta se refera la vehicule destinate transportului public, fiind intelesă in sensul recomandarilor ANAP, respectiv mijloace de transport public in comun de complexitate comparabilă cu cele care fac obiectul contractului de achiziție publică. In conformitate cu prevederile art. 2 aliniatul 2 al Instrucțiunii ANAP nr. 2/2017, autoritatea contractanta stabileste cerințele minime de calificare și selecție, ținând cont de complexitatea, volumul, durata, valoarea și natura contractului de achiziție publică care urmează a fi încheiat, în corelare cu principiul proporționalității, astfel perioada prevazuta pentru demonstrarea experientei similar fiind prevazuta de instructiunile ANAP la 3/5 ani, iar in cazuri justificate chiar si cu depasirea acestor limite. Conform art. 8: (1) "Este considerată restrictivă formularea de către autoritatea/entitatea contractantă a cerinței minime privind experiența similară prin solicitarea prezentării unui/unor contract(e) similar(e) de furnizare semnat(e)/încheiat(e)/început(e) strict în ultimii 3 ani, din considerentul că există posibilitatea ca un operator economic să fi semnat/încheiat/început un astfel de contract în urmă cu mai mult de 3 ani, dar să poată prezenta experiența similară realizată în perioada solicitată. (2) Solicitarea unei cerințe minime de calificare și selecție	Solicitam autoritatii contractante sa confirme ca prin produse „similare” de complexitate comparabilă cu cele care fac obiectul contractului de achiziție publică, se înțeleg mijloace de transport public in comun cu tractiune electrica de complexitate comparabilă cu cele care fac obiectul contractului de achiziție publică.	16. Autoritatea Contractanta a exemplificat in Fișa de date pct. III.1.3.a) Capacitatea tehnica si/sau profesionala, la Modalitatea de Îndeplinire, similaritatea produselor, astfel: "autovehicule de transport public cu tracțiune și frânare electrică, troleibuze". Autoritatea contractanta precizează faptul ca, cerinta solicitata prin Fisa de date la – Secțiunea III.1.3.a) Capacitatea tehnica si/sau profesionala, "Ofertanții trebuie să facă dovada că în ultimii 3 ani, calculați până la data limită de depunere a ofertelor au livrat produse similare de complexitate comparabilă cu cele care fac obiectul contractului de achiziție publică, cu indicarea valorilor, datelor și a beneficiarilor publici sau privați, în valoare cumulată de cel puțin 71.500.000 lei, fără TVA la nivelul unuia sau mai multor contracte. În situația în care se decalază termenul limită de depunere al ofertelor, numărul de ani aferenți experienței similare se calculează prin raportare la data limită de depunere a ofertelor, astfel că perioada aferentă experienței similare (ultimii 3 ani împliniți la data termenului limită pentru depunerea ofertelor) se va extinde în mod corespunzător cu perioada de decalare, nu

	complexitate comparabilă cu cele care fac obiectul contractului de achiziție publică, se înțeleg (ex: autovehicule de transport public cu tracțiune și frânare electrică, troleibuze)	referitoare la prezentarea unui contract de achiziție publică de produse similare finalizat în ultimii 3 ani devine restrictivă din considerentul că există posibilitatea ca un operator economic să deruleze un astfel de contract și să furnizeze asemenea produse fără să fi finalizat contractul, în așa fel încât efectele contractului să se răsfrângă asupra perioadei solicitate. În acest fel, se va asigura o concurență în mod efectiv, participarea mai multor producători internaționali de troleibuze, cu calificări similare, contribuind în mod direct de o varietate de oferte și preturi competitive în concordanță cu principiile de baza care guvernează achizițiile publice privind accesul neingradit, nediscriminarea și tratamentul egal, transparența și proporționalitatea.		este restrictivă , și a fost formulată în conformitate cu prevederile art. 8 alin (3) și art. 13 din Instrucțiunea 2/2017.
17.	3.4.1.2. CONDIȚII TEHNICE OBLIGATORII 12 Ferestrele laterale cu deschidere, vor fi de tipul geam culisant, cu înălțime de 300-350 mm. Troleibuzul va respecta reglementările CEE-ONU privind ieșirile de siguranță. Troleibuzul va fi conform Regulamentului UE nr. 858/2018 privind ieșirile de siguranță. 3.4.1.5.3. PARBRIZUL, LUNETĂ ȘI FERESTRELE Ferestrele salonului trebuie să asigure ventilația în salonul de călători prin geamuri culisante la partea superioară a lor. Ferestrele laterale cu deschidere, vor fi de tipul geam culisant, cu o înălțime a ochiului de geam cuprinsă între 300 - 365 mm, cu excepția geamurilor considerate ieșiri de siguranță. Ferestrele culisante trebuie să fie prevăzute cu sistem de înzăvorare, pentru situația în care funcționează instalațiile de climatizare (aer condiționat sau încălzire).	Ferestrele de tip culisant pot limita deschiderea ușii apropiate. Pot apărea situații nedorite, legate de siguranța pasagerilor - dacă ușa a fost deschisă și brațul pasagerului se afla în partea ferestrei culisante sau se încearca concomitent deschiderea geamului. Ușa va lovi brațul pasagerului. În cazul ferestrelor rabatabile, datorită formei înclinate și a înălțimii de amplasare, nu este posibil ca pasagerii să scoată brațul prin partea deschisă. Din acest motiv, fereastra de tip rabatabil este recomandabilă, fiind mai sigură. Ferestrele de tip culisant se pot deschide pe jumătate din lungimea ferestrei. Dar deschiderea geamului basculant poate asigura o ventilație mai eficientă. În consecință, geamurile înclinate (rabatabile) asigură o suprafață de deschidere mai mare.	Solicităm respectuos autorității contractante să confirme că sunt acceptate ferestre laterale cu deschidere, de tipul geam culisant sau rabatabil.	17. Autoritatea contractantă menține cerințele din caietul de sarcini, respectiv: - Cap. 3.4.1.2 pct. 12 "Ferestrele laterale cu deschidere, vor fi de tipul geam culisant, cu înălțime a deschiderii ochiului de geam cuprinsă între 300 - 365 mm. Troleibuzul va fi conform Regulamentului (UE) nr. 858/2018 privind ieșirile de urgență." - Cap. 3.4.1.5.4 "Ferestrele salonului trebuie să asigure ventilația în salonul de călători prin geamuri culisante la partea superioară a lor. Ferestrele laterale cu deschidere, vor fi de tipul geam culisant, cu o înălțime a ochiului de geam cuprinsă între 300 - 365 mm, cu excepția geamurilor considerate ieșiri de siguranță. Ferestrele culisante trebuie să fie prevăzute cu sistem de înzăvorare, pentru situația în care funcționează instalațiile de climatizare (aer condiționat sau încălzire)." Ferestrele culisante solicitate prin caietul de sarcini prezintă avantajul că

			pot avea o deschidere graduală, calatorii putand deschide aceste ferestre atat cat este necesar pentru asigurarea ventilatiei in functie de conditiile meteorologice, in acelasi timp evitandu-se stanjenirea calatorilor din vehicul de catre curentul de aer. Este in sarcina fabricantului vehiculului sa ia toate masurile tehnice necesare astfel incat sa se asigure protectia calatorilor la manevrarea acestor ferestre ale unui vehicul omologat. Ferestrele rabatabile propuse de solicitant prezinta dezavantajul ca nu pot fi deschise gradual, avand doar doua pozitii (inchis si deschis), curentul puternic de aer putand stanjeni calatorii aflati in vehicul. In plus, la inchidere, din cauza modului de actionare cu arc, acest tip de ferestre poate provoca accidentarea calatorilor prin strivirea degetelor. De asemenea, slabirea in timp a arcurilor de inchidere a ferestrelor rabatabile poate determina lipsa etanseitatii si patrunderea apei in interiorul vehiculului la trecerea prin statiile de spalare sau in caz de precipitatii, determinand costuri suplimentare de remediere din partea beneficiarului.
18.	3.4.1.23.2 Condiții speciale obligatorii Toate echipamentele electrice și electronice de pe troleibuz, precum și troleibuzul în ansamblu, se vor încadra în normele admise de radiație și compatibilitate electromagnetică (conform Directivei 2014/53/EC, care stă la baza standardului SR EN 300 328 V2.1.1:2016 Compatibilitate electromagnetică și probleme ale spectrului radio ERM);	Pentru domeniul de aplicare al autobuzelor și troleibuzelor, în Uniunea Europeana cerinta pentru omologare este ca acestea sa indeplineasca dispozitiile Regulamentului CEE-ONU R 10 - dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește compatibilitatea electromagnetică.	Solicitam autoritatii contractante sa coreleze cerinta dupa cum urmeaza: Toate echipamentele electrice și electronice de pe troleibuz, precum și troleibuzul în ansamblu, se vor încadra în normele admise de radiație și compatibilitate electromagnetică (conform Directivei 2014/53/EC, care stă la baza standardului SR EN 300 328 V2.1.1:2016 Compatibilitate electromagnetică și probleme
			18. Se accepta solicitarea. In caietul de sarcini, la cap 3.4.1.23.2 Condiții speciale obligatorii se va citi: "Toate echipamentele electrice și electronice de pe troleibuz, precum și troleibuzul în ansamblu, se vor încadra în normele admise de radiație și compatibilitate electromagnetică (conform Directivei 2014/53/EC, care stă la baza standardului SR EN 300 328 V2.1.1:2016 Compatibilitate

			ale spectrului radio ERM) sau Regulamentul CEE-ONU R 10 - dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește compatibilitatea electromagnetică.	electromagnetică și probleme ale spectrului radio ERM) sau Regulamentul CEE-ONU R 10 - dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește compatibilitatea electromagnetică."
19.	TERMENUL LIMITĂ PENTRU DEPUNEREA OFERTELOR Conform anunțului de participare publicat în SEAP, termenul limită de depunere a ofertelor este 10.03.2025, iar data publicării ultimului răspuns consolidat al autorității contractante la solicitările de clarificări este 19-20.06.2023.	- documentația de atribuire prezintă o complexitate ridicată - platforma SEAP a prezentat disfuncționalități tehnice pentru câteva zile consecutive astfel nu au putut fi transmise solicitări de clarificări. - răspunsul consolidat la solicitările de clarificări se afișează cu 11 zile înainte de data limită de depunere a ofertelor, într-o zi nelucrătoare - exprimarea acordului la solicitările de clarificări ar putea determina participarea mai multor ofertanți - după afișarea răspunsurilor la clarificări, vor fi necesare modificări/completări care implică timp pentru integrarea acestora în ofertă sau adaptarea ofertei, - obiectul contractului este de interes major nu numai pentru achizitor și ofertanți rezidenți, dar și pentru ofertanți nerezidenți - ofertele prezentate de ofertanți nerezidenți trebuie să cuprindă obligatoriu traducerea în limba română a tuturor documentelor din ofertă, care necesită un timp suplimentar neacoperit de perioada scurtă pentru depunerea ofertei - legislația aferentă achizițiilor publice include prevederi care trebuie respectate pentru a încuraja concurența efectivă și permiterea accesului neîngrădit la procedură pentru toți potențialii ofertanți, fără discriminare - numărul de potențiali ofertanți va crește, asigurând astfel o concurență efectivă în beneficiul direct al autorității contractante.	Având în vedere motivele expuse rugăm respectuos autoritatea contractantă să prelungească termenul de depunere a ofertelor cu minim 10 zile, astfel încât operatorii economici străini interesați să participe la procedura de achiziție să dispună de timpul rezonabil necesar pentru a pregăti, în limba română, oferta completă și conforma cu documentația de atribuire și răspunsurile la clarificări.	19. Autoritatea contractantă a prelungit termenul limită de depunere a ofertelor până la data de 31.03.2025 . A se vedea clarificarea din oficiu automata CN1077478 din 24.02.2025 privind extinderea termenului limită de depunere a ofertelor.
20.	PLATA ÎN AVANS Fișa de date a achiziției nu prevede în mod expres acordarea unei plăți unui avans.	Având în vedere prevederile HG nr. 264/2003 pentru efectuarea de plăți în avans din fonduri publice, complexitatea contractului și situația economică curentă la nivel mondial, este importantă acordarea unei plăți în avans furnizorului câștigător înainte de începerea demersurilor pentru achiziționarea de materii prime necesare începerii producției.	Având în vedere complexitatea contractului și condițiile din procedurile anterioare derulate de către Primăria Municipiului București, solicităm respectuos autorității contractante să confirme că prezenta procedură prevede acordarea unui avans către contractant de până la 30%	20. Autoritatea Contractantă NU accepta plata în avans Analizând istoricul achizițiilor anterioare de vehicule pentru transportul public, în special autobuze și troleibuze, și având în vedere volumul relativ restrâns al vehiculelor ce

		De asemenea, ultimilor precizari referitor la proiectele finantate prin PNRR permit acordarea platilor in avans catre furnizori. Considerăm că, similar procedurilor anterioare, în cazul plății în avans, numărul de ofertanți va crește, asigurând o concurență efectivă în beneficiul direct al autorității contractante. De asemenea, acordarea unui plăți în avans va influența pozitiv prețurile finale ale ofertelor, asigurând astfel respectarea principiului de bază al utilizării eficiente a fondurilor publice.	din valoarea contractului, acordat în conformitate cu prevederile HG nr. 264/2003 cu modificările și clarificările ulterioare.	fac obiectul prezentei licitații, Municipiul București își menține poziția fermă de a nu acorda avansuri financiare.
21.	Model de contract Garantia tehnica de buna executie Art. 12.7 si urmatoarele	Nu sunt prezentate detalii privind justificarea, cuantumul acestei garantii care nu este prevazuta de legislatia achizitiilor, acesta excedand dispozitiilor legale si fiind excesiva coroborat cu penalitatile de intarziere, penalitatile de 200 lei/ora si daunele prevazute deja de contractul de furnizare. In fapt, acesta garantie tehnica prelungeste in mod artificial garantia de buna executie prevazuta de legiuitor, nefiind reglementata de legislatia in vigoare. Majoritatea producatorilor au incheiate polite de asigurare impotriva riscurilor care pot acoperi riscul autoritatii contractante in pe durata garantiei. Solicitarea unei garantii suplimentare este excesiva si creaza un dezechilibru contractual încalcând principiile egalității între părți. In acest sens, a statuat si CNSC prin decizia nr. 577/C2/479 din 2020, motivand eliminarea acestei garantii tehnice de buna executie din contractul de furnizare al Municipiului Bucuresti.	In conformitate cu decizia anterioara a CNSC nr. 577 din 09.04.2020 pentru autoritatea contractanta Municipiul Bucuresti, solicitam respectuos autoritatii contractante sa elimine aceasta garantie suplimentara – Garantia Tehnica de buna executie ca fiind excesiva si in contradictie cu dispozitiile legale.	21. Cu privire la cuantumul garantiei tehnice de buna executie se completeaza draftul de contract cu urmatorul articol: <i>“Cuantumul garanției tehnice de buna execuție reprezintă 10% din prețul contractului fără TVA și este în valoare de</i>” Avand in vedere ca garantia de buna executie va fi restituita dupa receptia celor 22 de troleibuze, iar, ulterior fiecare troleibuz va beneficia de o garantie de tip full-warranty de minimum 5 ani (ce include inclusiv activitatile de service / remediere a defectiunilor si a viciilor ascunse), autoritatea contractanta solicita o Garantie tehnica de buna executie, pentru a se asigura de buna executie (calitativa) si derulare a contractului pe aspectele tehnice. In acest fel autoritatea contractanta poate apela la garantia tehnica de buna executie pentru recuperarea eventualelor daune directe si a penalitatilor de intarziere. Cele doua tipuri de garantii nu functioneaza concomitent, ci ofera continuitate in cadrul contractului, garantia tehnica de buna executie nefiind suplimentara garantiei de buna executie

				asa cum se invoca de operatorul economic. Mai mult decat atat, toate contractele incheiate de catre Municipiul Bucuresti in ultimii ani, la achizitia de vehicule pentru prestarea serviciul public de transport local, contin aceleasi prevederi cu privire la garantia tehnica de buna executie, <u>furnizorii prezentand instrumente de garantare cu valabilitate pentru întreaga perioadă de derulare a contractului.</u> Servicul public de transport local este un serviciu critic, care se presteaza in baza unui contract de delegare si a unui program public de transport, pentru care trebuie asigurata continuitate. Garantia de buna executie mentionata in draftul de contract este conformă prevederilor legale in vigoare, respectiv H.G. 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. Garantia tehnica de buna executie este reglementata in documentatia de atribuire - proiectul de contract. In jurisprudentă s a admis că autoritatea contractantă stabileste conținutul clauzelor obligatorii cu respectarea limitelor puterii discreționare recunoscută autorității administrative, prezența acestor clauze fiind subanteleasa si decurgand din necesitatea realizării interesului general. Prerogativele de drept public la îndemâna administrației publice locale constau în faptul că, încheie contractul pentru realizarea unei sarcini a interesului public, ceea ce o pune într-o situație privilegiată. Voința
--	--	--	--	--

				administrației, ca parte contractantă, este subordonată realizării interesului general și contractelor administrative, comparativ cu cele de drept privat. Regimul juridic aplicabil contractelor de achiziție publică este <u>exorbitant, de drept public</u> și presupune anumite rigori, pe care trebuie să le accepte cei care doresc să se implice într-o relație contractuală cu statul, sau cu entitățile sale publice. Operatorii economici nu sunt obligați să participe la achiziția publică în curs, dacă nu doresc să își asume clauzele exorbitante pe care le presupune orice contract administrativ, cum sunt cele enumerate la art.2 lit.c) din Legea contenciosului administrativ nr.554/2004, în rândul cărora se încadrează și contractele de achiziție publică, în condițiile în care, la art.8 alin.(3) din același act normative, este prevăzut că "la soluționarea litigiilor care apar în fazele premergătoare încheierii unui contract administrativ, precum și orice litigii legate de încheierea, modificarea, interpretarea, executarea și încetarea contractului administrativ, se are în vedere regula după care <u>principiul libertății contractuale este subordonat principiului priorității interesului public</u>". Invocarea unei decizii CNSC de către operatorul economic nu este justificată deoarece, aceasta nu este nici izvor de drept și nici instrucțiune aplicabilă tuturor contractelor de achiziție de mijloace de transport public. De asemenea, REGULAMENTUL (UE, Euratom) 2018/1046 AL PARLAMENTULUI
--	--	--	--	--

				EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 18 iulie 2018 privind normele financiare aplicabile bugetului general al Uniunii, de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1296/2013, (UE) nr. 1301/2013, (UE) nr. 1303/2013, (UE) nr. 1304/2013, (UE) nr. 1309/2013, (UE) nr. 1316/2013, (UE) nr. 223/2014, (UE) nr. 283/2014 și a Deciziei nr. 541/2014/UE și de abrogare a Regulamentului (UE, Euratom) nr. 966/2012, stipulează în Preambul la punctul 115 că "este necesar să se prevadă posibilitatea de a solicita o garanție de bună execuție pentru lucrări, produse și servicii complexe, pentru a asigura respectarea obligațiilor contractuale substanțiale, precum și o bună execuție pe toată durata contractului. De asemenea, este necesar să se prevadă posibilitatea de a solicita o garanție sub forma unei sume de bani reținute pentru a acoperi perioada de răspundere contractuală, în conformitate cu practica obișnuită în sectoarele în cauză".
22.	Caiet de sarcini Documentatie la depunerea ofertei tehnice Oferta va cuprinde, în format electronic, în limba română următoarele: - Anexa cu specificația tehnică privind echiparea troleibuzului	În caietul de sarcini se regasesc anexele: ANEXA1 – Produse livrabile si Anexa 7- Declaratie angajament. Pentru o intelegere unitara si elaboarea unei oferte conforme este necesara clarificarea acestei cerinte.	Solicitam autoritatii contractante sa clarifice in ce consta "Anexa cu specificația tehnică privind echiparea troleibuzului" prin raportare la caietul de sarcini si anexele acestuia.	22. Anexa cu specificația tehnică cuprinde datele tehnice ale subansamblelor, agregatelor, si componentelor, date care se regasesc si in Certificatul de conformitate (COC). A se vedea cap. 3.4.1.4.1 din Caietul de sarcini.

➤ SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 6 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebarea 1

Conform Fisa de Date, "III.1.3.a) Capacitatea tehnica si/sau profesionala", "Informatii si/sau nivel(uri) minim(e) necesare pentru evaluarea respectarii cerintelor mentionate", "Modalitatea de indeplinire", este mentionat: "Ofertanții trebuie să facă dovada că în ultimii 3 ani, calculați până la data limită de depunere a ofertelor au furnizat/livrat produse similare de complexitate comparabilă cu cele care fac obiectul contractului de achiziție publică, cu indicarea valorilor, datelor și a beneficiarilor publici sau privați, în valoare cumulată de cel puțin 71.500.000 lei, fără TVA la nivelul unuia sau mai multor contracte. În situația în care se decalează termenul

limită de depunere al ofertelor, numărul de ani aferenți experienței similare se calculează prin raportare la data limită de depunere a ofertelor, astfel că perioada aferentă experienței similare (ultimii 3 ani împliniți la data termenului limită pentru depunerea ofertelor) se va extinde în mod corespunzător cu perioada de decalare. Prin produse „similare” de complexitate comparabilă cu cele care fac obiectul contractului de achiziție publică, se înțelege (ex: autovehicule de transport public cu tracțiune și frânare electrică, troleibuze).”
Va rugăm să precizați, în mod indubitabil, dacă prin produse “similare” se înțelege inclusiv: autobuze electrice, microbuze electrice de transport în comun etc.

Răspuns 1

Confirmăm faptul că atât autobuzele electrice, cât și microbuzele electrice, intră în categoria autovehiculelor de transport public cu tracțiune și frânare electrică.

Întrebarea 2

Conform Fisa de Date, “II.2.5 Criterii de atribuire”, “2.3.CAPABILITATE DE LIVRARE”, este menționat:

“2.3.CAPABILITATE DE LIVRARE (redimensionarea graficului de livrare astfel încât tot lotul de 22 de troleibuze cu autonomie să fie livrat mai devreme de 12 luni) –factor de minim

Pentru livrări se va lua în considerare graficul estimat anexat la documentația de atribuire. Acesta este Anexă a proiectului de contract și constituie cerința minimă pentru ofertare. Neasumarea prin ofertă a acestui grafic de livrare, ce reprezintă cerința minimă, face ca oferta să devină neconformă. Autoritatea contractantă a stabilit ca ofertantul să poată livra tot lotul de troleibuze cu autonomie mai devreme de 12 luni (așa cum este specificat în graficul de livrare, anexă la documentația de atribuire). Graficul ofertat, altul decât cel prevăzut în documentația de atribuire, pentru ofertantul declarat câștigător, devine graficul de livrare Anexă a contractului și nerespectarea lui atrage aplicarea de penalități conform prevederilor contractuale.”

Termenul de livrare solicitat (nu mai mult de 12 luni) este foarte scurt ținând cont de situația actuală de pe piață, termenele lungi de livrare a mai multor materiale și componente etc. Vă rugăm să prelungiți timpul de livrare la cel puțin 14 luni.

Răspuns 2

Se păstrează cerința din documentația de atribuire.

Proiectul privind achiziția celor 22 de troleibuze beneficiază de finanțare nerambursabilă în baza unui contract de finanțare încheiat în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR) – Componenta 10. Perioada de implementare a proiectului poate fi prelungită până la termenul maxim de 30.06.2026, termen la care troleibuzele trebuie să fie livrate, recepționate și plătite furnizorului. Astfel, ținând cont și de termenele din procedura de atribuire, graficul de livrare anexat la proiectul de contract a fost structurat tocmai în ideea de a nu risca pierderea finanțării nerambursabile. În aceeași idee, a fost introdus și factorul de evaluare privind capabilitatea de livrare. Ponderea alocată exprimă cerința autorității contractante de a introduce cât mai curând în circulație vehicule de transport public cu emisii zero, cu zgomot redus în circulație, respectiv de a reduce riscul pierderii finanțării nerambursabile.

Întrebarea 3

Conform documentului „CAIET DE SARCINI TROLEIBUZE REVIZUIT 22.01.2025”, secțiunea 3.4.1.2 și 3.4.1.13, agentul frigorific CO2 (R744) trebuie utilizat pentru sistemul de aer condiționat.

Vă rugăm să ne transmiteți dacă se acceptă și utilizarea unui agent frigorific diferit de R744 (CO2), de exemplu R134a?

Răspuns 3

Autoritatea contractantă este de acord să accepte și alte tipuri de agenți frigorifici a căror utilizare nu este restricționată de reglementările legale în vigoare, cu condiția ca sistemul de climatizare al vehiculului să realizeze asigurarea corespunzătoare a microclimatului în salonul troleibuzului atât pe timp de vară cât și pe timp rece în regim reversibil - heat pump, în condițiile de mediu specifice Municipiului București, conform prevederilor cap. 3.4.1.15 Sistemul de climatizare (încălzire, ventilație și aer condiționat), 3.4.1.16 Asigurarea microclimatului pe timp rece, 3.4.1.17 Asigurarea microclimatului pe timp de vară și 3.5.5. Mediul în care este operat produsul din caietul de sarcini.

În sensul celor de mai sus, se elimina din caietul de sarcini "CO2 (R744)" si se va citi "Instalatia de climatizare cabinei și salonului troleibuzului (HVAC) va fi de tip reversibil (heat pump) cu agent frigorific ecologic si va realiza atat functia de incalzire pe timp rece cat si functia de racire (aer conditionat) in sezonul cald."

Întrebarea 4

Conform documentului „CAIET DE SARCINI TROLEIBUZE REVIZUIT 22.01.2025”, secțiunea 3.4.1.2, pct. 16, este mentionat:

„3.4. 1.2 Condiții tehnice obligatorii

16. Echiparea cu SIGDE (Sistem Informatic de Gestionare și Diagnosticare electronică) a troleibuzului prin rețea CAN (magistrală de date a vehiculului) - multiplex, inclusiv software aferent - cu drept de utilizare neexclusivă și licența aferentă valabila pe toata durata de serviciu a troleibuzului, cu funcții de comandă, control, parametrizare, transport de date și diagnosticarea sistemelor. Sistemul va oferi și posibilitatea evidențierii consumului de energie electrică, cu indicarea energiei recuperate și înregistrarea datelor pe memorii nevolatile. Acest sistem asigura controlul general al comportării vehiculului, inclusiv al suspensiei și sistemului de acționare uși, a dispozitivului de sesizare tensiuni periculoase la caroserie, a Sistemului Reîncărcabil de Stocare a Energiei Electrice (SRSEE), etc. prin computerul de bord. În timpul operării normale, conducătorul de vehicul va putea vizualiza la bord parametri de stare pentru principalele agregate ale vehiculului. La oferta furnizorului va prezenta lista parametrilor/indicatorilor de stare propusi a se vizualiza, precum si rapoartele multicriteriale, lista finala urmand a se stabili de comun acord cu achizitorul si utilizatorul troleibuzului pana la receptia primului troleibuz."

Sistemul Reîncărcabil de Stocare a Energiei Electrice (REES), ar trebui instalat în troleibuz, **inclusiv sistem propriu HVAC** pentru funcționarea în condițiile de mediu din București..... Unele tipuri de sisteme de baterii de tracțiune nu **necesită propriul sistem HVAC**, iar o astfel de soluție oferă mai multe beneficii - în special un consum mai mic. În astfel de cazuri este necesară doar răcirea forțată cu aer. Vă rugăm să confirmați dacă puteți accepta și o astfel de soluție.

Răspuns 4

Furnizorul vehiculului va decide solutia tehnica de functionare a sistemului SRSEE (prin sisteme HVAC sau alte sisteme de climatizare) cu conditia asigurarii functionarii in conditiile de mediu din Municipiul Bucuresti.

Se accepta si varianta cu Sistem Reîncărcabil de Stocare a Energiei Electrice (SRSEE) fara sistem propriu de HVAC, cu conditia asigurarii functionarii in conditiile de mediu din Municipiul Bucuresti, iar produsul sa fie omologat in aceasta varianta de echipare.

Întrebarea 5

Conform documentului „CAIET DE SARCINI TROLEIBUZE REVIZUIT 22.01.2025”, secțiunea 3.4.1.4.3, este mentionat:

"Caracteristicile dimensionale ale troleibuzului din gama de 12 metri trebuie să fie următoarele: Dimensiuni exterioare caroserie:

.....

- garda la sol a troleibuzului: minim 120 mm;
- garda la sol: minim 200 mm pentru ansamblurile electrice-pneumatice etc."

Garda la sol de min 200mm pentru ansamblurile electric-pneumatice etc. nu este posibilă pentru toate echipamentele aferente. În astfel de cazuri se aplică o protecție mecanică sau o soluție similară. Vă rugăm să confirmați dacă puteți accepta și o astfel de soluție.

Răspuns 5

Se accepta solutia de protectie suplimentara, in cazul ansamblurilor electrice-pneumatice ce nu pot respecta garda la sol de minim 200 mm, cu conditia omologarii vehiculului ofertat in aceasta varianta.

In situatia in care garda la sol de minim 200 mm nu este respectata iar aceste ansambluri (protejate suplimentar) sunt afectate toate interventiile tehnice cauzate de defectarea lor inclusiv mentenanta planificata vor fi executate de furnizor cu personalul său si in unitatea de service a acestuia si cu respectarea tuturor celorlalte cerinte din Caietul de sarcini.

Întrebarea 6

Conform documentului „CAIET DE SARCINI TROLEIBUZE REVIZUIT 22.01.2025”, secțiunea 3.4.1.5.4: „Parbrizul la partea superioară va avea din construcție, în compoziția sticlei, sau folie lipită, o bandă pentru protecția contra luminii solare.”

Se accepta soluția următoare: „Fâșia” aplicată pe parbriz protejează împotriva razelor solare nu este posibilă. Parbrizul este proiectat dintr-o singură bucată, acoperă și placa de destinație din față. Oferă vehicului un design elegant și eficiență aerodinamică. Cu toate acestea, banda nu poate fi aplicată. În astfel de cazuri, se folosesc rulouri.?

Răspuns 6

Se accepta și soluția cu rulouri la partea superioară a parbrizului pentru protecția contra luminii solare.

Întrebarea 7

Conform documentului „CAIET DE SARCINI TROLEIBUZE REVIZUIT 22.01.2025”, secțiunea 3.4.1.6.1, se menționează:

„Postul de conducător va fi prevăzut pe partea stângă cu un geam culisant acționat electric”

Se accepta soluția mai robustă și în general mai bună pentru vehiculul cu A/C: ca fereastra usii glisante să fie acționată manual și nu electric?

Răspuns 7

Se accepta ambele variante, respectiv geam culisant acționat electric sau manual.

Întrebarea 8

Conform documentului „CAIET DE SARCINI TROLEIBUZE REVIZUIT 22.01.2025”, secțiunea 3.4.1.8.6, se menționează:

„Puntea față poate fi de tipul cu semiaxe independente, prevăzute cu bară stabilizatoare.”

Se accepta soluția în care: troleibuzul este echipat cu osii - ZF RL82, care este astăzi cea mai utilizată axă pe troleibuze din Europa. Această osie nu este însă echipată cu bară stabilizatoare. În general, acest echipament nu este utilizat pe scară largă pentru vehiculele urbane cu podea joasă.

Răspuns 8

Se accepta ofertarea unor vehicule cu punte față de tipul cu semiaxe independente fără bară stabilizatoare, cu condiția omologării vehiculului oferit în această variantă.

Întrebarea 9

Conform documentului „CAIET DE SARCINI TROLEIBUZE REVIZUIT 22.01.2025”, secțiunea 3.4.1.23.2, este menționat:

„ - Echipamentele de pe troleibuz trebuie să corespundă la șocuri și vibrații conform normelor europene pentru material rulant și troleibuze (IEC-60571, CEI 77, IEC-61133).”

Se accepta alternativa de: „echipamentul de pe troleibuz trebuie să respecte standardele europene pentru material rulant și troleibuze (UE 858/2018) pentru șocuri și vibrații”?

Răspuns 9

Se accepta toate standardele europene echivalente aplicabile troleibuzelor.

Întrebarea 10

Conform documentului „CAIET DE SARCINI TROLEIBUZE REVIZUIT 22.01.2025”, secțiunea 3.4.1.23.2, este menționat:

„ Toate echipamentele electrice și electronice de pe troleibuz, precum și troleibuzul în ansamblu, se vor încadra în normele admise de radiație și compatibilitate electromagnetică (conform Directivei 2014/53/EC, care stă la baza standardului SR EN 300 328 V2.1.1 :2016 Compatibilitate electromagnetică și probleme ale spectrului radio ERM).”

Se accepta alternativa de: „Toate echipamentele electrice și electronice de pe troleibuz, precum și troleibuzul în ansamblu, trebuie să respecte standardele admise de radiații și compatibilitate electromagnetică (UNECE

R10 - Prevederi uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește compatibilitatea electromagnetică)?

Răspuns 10

Se accepta solicitarea. In caietul de sarcini, la cap 3.4.1.23.2 Condiții speciale obligatorii se va citi: "Toate echipamentele electrice și electronice de pe troleibuz, precum și troleibuzul în ansamblu, se vor încadra în normele admise de radiație și compatibilitate electromagnetică (conform Directivei 2014/53/EC, care stă la baza standardului SR EN 300 328 V2.1.1:2016 Compatibilitate electromagnetică și probleme ale spectrului radio ERM) sau Regulamentul CEE-ONU R 10 - dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește compatibilitatea electromagnetică."

Întrebarea 11

Conform documentului „CAIET DE SARCINI TROLEIBUZE REVIZUIT 22.01.2025”, secțiunea 3.4.1.21.2, este menționat:

„Carcasele echipamentelor amplasate pe acoperiș vor avea grad de izolație de min IP 56.”

Se accepta soluțiile următoare:

- carcasele echipamentelor amplasate pe acoperiș să aibă un grad de izolare de min IP 54?
- pentru baterie de tracțiune amplasată pe acoperiș, gradul de izolare este IP23?

Precizăm că toate aceste echipamente funcționează foarte bine în condiții normale, prezentând rezistență în timp, necesitând puține intervenții la service.

Răspuns 11

Autoritatea contractantă a solicitat gradul de izolare de minim IP56 pentru carcasele echipamentelor amplasate pe acoperiș având în vedere că vehiculele vor fi spalate în stații de spălare automate și pentru a se asigura de buna funcționare a vehiculului pe toată durata de viață a acestuia în condițiile de mediu și exploatare din Municipiul București.

Având în vedere gama largă de condiții de exploatare, întreținere și igienizare a vehiculelor, se menține cerința din Caietul de Sarcini, întrucât IP 56 asigură un grad superior de protecție.

Nota 1 :

Pentru a veni în sprijinul operatorilor economici interesați, anexăm proiectul de contract în format editabil.

Precizăm faptul că proiectul de contract în format editabil atașat este în forma inițială postată în SEAP și nu conține modificările aduse asupra clauzelor contractuale prin Raspunsul consolidat.

Prezenta clarificare conține 38 pagini.

DIRECȚIA GENERALĂ ACHIZITII PUBLICE

DIRECTOR GENERAL

Tinel TICU

DIRECȚIA PROCEDURI

DIRECTOR EXECUTIV

Dragoș DIMITRIU

Serviciul Inițiere Proceduri

Șef Serviciu

Tiberiu MITARCĂ

Întocmit, 1 ex./20.03.2025
Ionela ȚIRLESCU - consilier DGAP
Veronica GHICA - consilier DGAP