



D.P. Nr. **557 / 28.02.2019**

**ÎN ATENȚIA OPERATORILOR ECONOMICI INTERESAȚI**

**REFERITOR: Răspunsuri solicitări de clarificări**

**Răspunsurile la solicitările de clarificări referitoare la documentația de atribuire pentru procedura de licitație deschisă (on-line) în vederea atribuirii contractului de furnizare având ca obiect "Achiziționarea a 100 tramvaie" au fost formulate de beneficiarul produselor achiziționate, împreună cu Direcția Transporturi, în calitate de direcție inițiatoare.**

**Procedura de licitație deschisă a fost publicată:**

- pe site-ul [www.e-licitatie.ro](http://www.e-licitatie.ro) anunțul de participare CN1007214 din data de 11.12.2018;
- pe site-ul <http://ted.europa.eu> anunțul de participare publicat în OJ cu nr. 2018/S 245-560435 din 20.12.2018.

Atașat prezentei vă transmitem răspunsurile la solicitările de clarificări primite până în a 25-a zi pentru a doua sesiune de solicitări de clarificări înainte de data limită de depunere a ofertelor la procedura menționată mai sus.

Prezentul document conține 49 pagini + adresa de înaintare.

Cu deosebită considerație,

**DIRECȚIA GENERALĂ ACHIZIȚII PUBLICE**  
**DIRECTOR GENERAL**  
**Eugen DAVIDOIU**

**DIRECȚIA PROCEDURI**  
**DIRECTOR EXECUTIV**  
**Dorina Elena POPA**



Intenț  
Andreea Ivașcu - expert DGAP



Nr. Crt.	Solicitari de clarificari transmise de catre operatorii economici	Raspuns	Raspunsul Autoritatii Contractante
Intrebare nr. 1	<p>Avand in vedere volumul mare de lucru pentru pregatirea ofertei (inclusiv timpul necesar pentru traducerea documentelor ofertantilor straini), termenul de depunere foarte scurt si faptul ca exista un numar de 6 proceduri similare in derulare, cu termene apropiate, va rugam sa fiti de acord cu decalarea termenului de depunere al ofertei cu cel puțin 30 zile a.i. sa putem depune o oferta corecta si atent elaborata, pe masura complexitatii proiectului.</p>	Raspuns nr. 1	<p>In legătură cu această solicitare, precizăm că Autoritatea Contractantă a adoptat măsuri de remediere, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Autoritatea contractanta prin masurile de remediere a prelungit data limita de depunere a ofertelor pana pe data de 15.03.2019. Conform prevederilor legale se accepta in cadrul masurilor de remediere, 2 (doua) sesiuni de clarificari pentru care termenele vor fi stabilite, astfel incat sa fie respectate termenele necesare pentru controlul ex-ante, în conformitate cu Decizia ANAP nr.10006 / 12.12.2018.</li><li>- Numarul de zile pana la care se pot solicita clarificari inainte de data limita de depunere a ofertelor /canditaturilor este de 40 de zile pentru prima sesiune și de 25 de zile pentru a doua sesiune. Autoritatea contractantă răspunde solicitărilor de clarificari, cu 30 de zile înainte de data limită de depunere a ofertelor în prima sesiune și cu 15 zile înainte de data limită de depunere a ofertelor, pentru a doua sesiune.</li></ul>
Intrebare nr. 2	<p>1. Aspecte privind cerințele de la punctele 66, 68.3, 70, 71.2 și 72.2 din Caietul de sarcini, identificate mai jos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● La punctul 66 (pagina 47) "INSTALAȚIE DE NUMĂRARE A CĂLĂTORILOR" din caietul de sarcini se solicita: "Precizia reală de măsurare a sistemului trebuie să fie de minim 95%, fără prelucrări și corecții de software. <u>La ofertă se va prezenta certificatul CE emis de un laborator neutru acreditat în UE care să certifice precizia de minim 95%.</u>"</li><li>● La punctul 68.3 (pagina 48) "LIMITELE MAXIME A ZGOMOTULUI ÎN CABINA DE CONDUCERE" din caietul de sarcini se solicită: "Se va demonstra nivelul de zgomot conform celor arătate mai sus prin <u>buletine de determinare a zgomotului emise de laboratoare acreditate CE.</u>"</li></ul>	Raspuns nr. 2	<p>In comunitatea europeana produsele trebuie sa indeplineasca cerintele de conformitate pentru a putea fi comercializate, respectiv utilizate, iar conform legislatiei nationale privind achizițiile publice este necesara asigurarea conformitatii cu standardele, normele, regulamentele si directivele europene pentru care nu se utilizeaza sintagma „sau echivalent” deoarece utilizarea lor este obligatorie. (Se exemplifica normele privind electrosecuritatea, zgomotul si vibratiile, normele privind electrocompatibilitatea precum si cele care interzic utilizarea unor materiale si produse la fabricatia vehiculelor de transport public, produsele trebuie sa aiba rezistenta la foc, intarziere la propagarea flacarilor, sa nu degaje fum sau gaze toxice, sa nu aiba in alcaturi azbest, plumb, cadmiu si alte metale grele si de asemenea sa nu aiba influente negative asupra organismului uman. De asemenea din punct de vedere al cerintelor tehnice referitoare la sistemele de franare, de iluminat, de climatizare, conditiile tehnice din cabina de conducere, etc este obligatorie</p>

● La punctul 70 (pagina 49) "OMOLOGAREA VEHICULELOR" din caietul de sarcini se solicită:

"Omologarea vehiculelor se va face în baza documentației de omologare tip pusă la dispoziție de furnizor. Omologarea se va efectua de către AFER, pentru a testa conformitatea parametrilor declarați de către ofertant cu condițiile de exploatare și legislația de circulație pe drumurile publice din România. Pentru verificările pentru structura de rezistență a caroseriei, furnizorul va prezenta buletine de încercări emise de un laborator acreditat CE. Se vor lua în considerare și celelalte probe la care există buletine de încercări emise de laboratoare acreditate CE."

● La punctul 71.2 (paginile 49-50) "DOCUMENTE PENTRU FIECARE LOT DE TRAMVAIE" din caietul de sarcini se solicită:

"Certificate de conformitate CE pentru tramvai și pentru principalele agregate, emise de laboratoare agreeate în UE: [...] Pentru vagonul cap de serie furnizorul va prezenta buletine de încercări de certificare realizate de laboratoare acreditate CE."

● La punctul 72.2 (paginile 51-52) "PROBE ȘI ÎNCERCĂRI DE TIP" din caietul de sarcini se solicită:

"Proble și încercările de tip pentru elemente și componentele tramvaiului se vor face în aceleași condiții ca cele menționate în specificația de echipament sau standardul de firmă al tramvaiului. Rezultatele acestor probe și încercări vor fi demonstrate prin buletine emise de laboratoare acreditate CE."

#### 1.1. Aspecte prealabile

Prin Documentația de atribuire, mai exact prin caietul de sarcini ("Caietul de sarcini"), autoritatea contractantă impune mai multe cerințe de ordin tehnic, așa cum au fost prezentate mai sus. Având în vedere că:

- *potrivit art. 155 alin. (1) din Legea nr. 98/2016*: "Specificațiile tehnice sunt stabilite prin documentația de atribuire și definesc caracteristicile solicitate privind lucrarea, serviciul sau produsele care fac obiectul achiziției."; și

- *potrivit art. 156 alin. (1) lit. b)*: "Fără a aduce atingere normelor tehnice obligatorii de la nivel național, în măsura în care sunt compatibile cu actele normative adoptate la nivelul Uniunii Europene, specificațiile tehnice se stabilesc în una dintre următoarele modalități: [...] prin trimitere la specificații tehnice și, ca ordine de prioritate, la standarde naționale care transpun standarde europene, evaluări tehnice europene, specificații tehnice comune, standarde internaționale, alte sisteme de

verificarea conformității cu normele europene în domeniu.)

Firmele care nu provin din UE și nu posedă certificat de conformitate, pe baza de buletine de testare/incercare emise de laboratoare acreditate în UE, trebuie să realizeze verificarea de conformitate și să demonstreze similaritatea și corespondența între normele non-UE și cele UE, această activitate nu se poate face de autoritatea contractantă, respectiv de comisia de evaluare și trebuie realizată de fiecare furnizor care dorește să participe la procedura de achiziție cu ajutorul unor laboratoare acreditate în UE.

Tramvaiul este un vehicul de transport urban pe sine și autoritatea contractantă trebuie să asigure prin solicitările tehnice, prevăzute în documentație îndeplinirea cerințelor legale privind sănătatea și securitatea calatorilor precum și siguranța circulației. De asemenea trebuie să menționăm, ca tramvaiele trebuie să asigure o durată de utilizare de 30 de ani și datorită acestui fapt, condițiile privind fiabilitatea produsului și a componentelor acestora este foarte importantă, ținând cont de directivele europene privind verificarea "life cycle cost" precum și verificarea reciclabilității produsului.

Ținând cont de cele arătate mai sus rezultă ca respectarea normelor europene (care este obligatorie), va asigura pentru beneficiar îndeplinirea cerințelor menționate mai sus. Tramvaiul este o componentă deosebit de importantă din punct de vedere al circulației pentru transportul public de calatori și respectarea cerințelor legale în domeniu este obligatorie și va fi verificată, atât în faza de contractare, cât și ulterior în perioada de utilizare, mai ales în cazul producerii unor evenimente care afectează regularitatea și siguranța circulației și care pot afecta siguranța și viața calatorilor.

Din aceste motive, pentru normele europene nu se poate accepta sintagma "sau echivalent" și este imperios necesar ca potențialul furnizor să își realizeze certificarea de echivalență între normele locale aplicate și cele europene obligatorii, cu colaborarea unui organism de certificare acreditat în UE.

	<p>referință tehnice instituite de către organismele de standardizare europene sau, în lipsa oricăror dintre acestea, la standarde naționale, la acordurile tehnice naționale sau specificații tehnice naționale referitoare la proiectarea, calcularea și execuția lucrărilor și la utilizarea produselor, fiecare trimitere este însoțită de mențiunea "sau echivalent" [...], coroborat cu alin. (4) al aceluiași articol: „în cazul în care autoritatea contractantă stabilește specificațiile tehnice potrivit dispozițiilor alin. (1) lit. b), aceasta nu respinge o ofertă pe motiv că lucrările, produsele sau serviciile oferite nu sunt conforme cu specificațiile tehnice la care se face trimitere, dacă ofertantul demonstrează în oferta sa, prin orice mijloace adecvate, că soluțiile propuse îndeplinesc într-un mod echivalent cerințele definite prin specificațiile tehnice.”</p> <p>Solicităm modificarea clauzelor din Caietul de Sarcini mai sus menționate în sensul acceptării unor mijloace echivalente de certificare, acreditare și testare a îndeplinirii cerințelor de ordin tehnic de către potențialii ofertanți. Astfel, vă solicităm includerea, în cazul fiecăreia dintre cerințele tehnice de mai sus, a sintagmei „sau echivalent” în scopul asigurării conformității cu prevederile legale incidente în speță.</p> <p>În sprijinul solicitării noastre, vă aducem următoarele argumente:</p>		
<p><b>Intrebare nr. 3</b></p>	<p>1.2. Menținerea specificațiilor tehnice așa cum sunt acestea reglementate în momentul de față în caietul de sarcini reprezintă o măsură disproporționată și de natură a restrânge concurența între participanții la procedura de atribuire.</p> <p>Articolul 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016 stabilește că: „Specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.”</p> <p>Cerințele privind cărora operatorul economic este obligat să dovedească îndeplinirea specificațiilor tehnice în baza unor certificări și/sau acreditări obținute strict la nivel european, sunt disproporționate în raport de obiectul contractului. Obiectul procedurii îl reprezintă achiziționarea a 100 de tramvaie și echipamente necesare îmbunătățirii transportului public de calatori pe liniile de tramvai din Municipiul București, tramvaie ce urmează a fi proiectate, construite și omologate în conformitate cu prevederile Caietului de sarcini/Contractului și ale tuturor normativelor, regulamentelor și standardelor de la nivel național și internațional. Impunerea unor astfel</p>	<p>Raspuns nr. 3</p>	<p>Oportunitatea și necesitatea achiziției a 100 de tramvaie noi a demarat în 2016 când practic specificația tehnica și datele privind această achiziție au fost publicate pe site-ul PMB și au constituit anexa la proiectul de act normativ (HC-GMB nr.395/21.12.2016).</p> <p>Astfel, potențialii ofertanți au avut posibilitatea să ia la cunoștință cerințele din specificația tehnica, în special cele legate de certificare, omologare, garanție, condiții de livrare, etc. cerințe care sunt universal valabile la nivel UE și constituie solicitări legale care nu afectează principiile stabilite în legislația privind achizițiile publice respectiv: a) nediscriminarea; b) tratamentul egal; c) recunoașterea reciprocă; d) transparența; e) proporționalitatea; f) asumarea răspunderii.</p> <p>Clauzele privind certificarea sunt clauze exorbitante care tin seama de interesul public, respectiv necesitatea de a dota operatorul de transport public cu tramvaie moderne și fiabile care respecta standardele, normele, regulamentele și directivele europene și în situația în care operatorul economic nu poate realiza procese care să corespundă acestor norme poate să nu participe la aceasta. Aceste aspecte sunt menționate în Decizia CNSC nr.64/14.01.2019 care stipulează următoarele: "Clauzele exorbitante sunt</p>

	<p>de cerințe este de natură să restricționeze accesul operatorilor economici din afara spațiului UE, denaturând astfel concurența și fiind contrar literei și spiritului directivelor europene în materie de achiziții publice, precum și principiilor ce guvernează materia achizițiilor publice și jurisprudenței europene și naționale în acest sens.</p> <p>Ca atare, se impune modificarea și completarea specificațiilor tehnice sus-citate, prin includerea sintagmei „sau echivalent”, în caz contrar fiind încălcat principiul proporționalității și al concurenței între operatorii economici.</p> <p>Un eventual refuz al autorității contractante de a da curs solicitării noastre ar reprezenta o încălcare a principiului proporționalității consacrat la nivel național prin art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, care transpune Directiva 2014/24/UE și presupune corelarea dintre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) necesitățile autorității contractante;</li> <li>(ii) obiectul contractului de achiziție publică;</li> <li>(iii) cerințele care trebuie îndeplinite de ofertanți pentru satisfacerea necesităților autorității contractante.</li> </ul> <p>Scopul reglementărilor în domeniul achizițiilor este reprezentat de promovarea concurenței între operatorii economici. Astfel, autoritățile contractante, atunci când organizează proceduri de achiziție publică, sunt ținute de respectarea principiilor consacrate de legislația în acest domeniu. În acest sens, este necesar ca autoritățile publice să asigure manifestarea unei concurențe reale, astfel încât orice operator economic interesat să poată participa la procedura de achiziție publică și să aibă șansa de a deveni contractant. Cu alte cuvinte, chiar scopul procedurii de achiziție constă în atragerea cât mai multor participanți pentru a asigura cel mai bun raport preț - calitate, fără a discrimina anumiți participanți pe criterii geografice. Considerăm că o astfel de abordare reprezintă, de asemenea, un demers ce corespunde rațiunii directivelor europene în materia achizițiilor publice, ce vizează liberalizarea și extinderea comerțului mondial, precum și asigurarea accesului operatorilor economici din afara spațiului Uniunii Europene la proceduri de achiziție publică organizate pe teritoriul acestora.</p>	Raspuns nr. 4	<p>clauze derogatorii de la dreptul comun și care consacră puteri sporite în favoarea entităților publice pe considerentul ocrotirii interesului public. Acestea sunt de obicei prevăzute în caietul de sarcini, precum și în actul normativ care reglementează respectivul contract (de exemplu dreptul de denunțare unilaterală a contractului de concesiune a bunurilor proprietate publică de către entitatea publică contractantă atunci când interesul public o cere, în condițiile QUG nr. 54/2006, clauză care prevede dreptul de control al entității publice, clauza care prevede dreptul administrației de a modifica unilateral partea reglementară a contractului etc.).</p> <p>Astfel, orice contract cu o entitate publică centrală sau locală cuprinde clauze ce pot fi considerate exorbitante pentru particulari, dată fiind calitatea aparte a beneficiarului și destinația vizând interesul public a contractului.</p> <p>În consecință, se reține că și contractele de achiziție publică presupun 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. Nimic nu oprește contestatorul să nu participe la licitația în curs dacă nu dorește 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."</p>
Intrebare nr. 4	2. Aspecte privind cerința: Ofertantul se obligă să livreze primul tramvai în termen de maxim 12 luni de la semnarea contractului. După livrare ofertantul se obligă în maxim 3 luni să realizeze	Raspuns nr. 4	Dupa cum am mentionat mai sus, datele privind decizia de a achizitiona de catre PMB a 100 tramvaie din gama de 36 m a fost stabilita prin HCGMB 395/21.12.2016, cu modificarile si completarile ulterioare, acesta fiind

omologarea de tip a tramvaiului cap de serie, la achizitor, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului.

#### 2.1. Aspecte prealabile

Prin Documentația de atribuire, mai exact prin caietul de sarcini (secțiunea 1 sub-secțiunea 1.1), prin formularul de propunere tehnică - matricea conformitate (secțiunea 1 sub-secțiunea 1.1) și prin draft-ul de contract de furnizare 100 tramvaie (clauza 11 articolul 11.1), așa cum au fost acestea modificate prin adresa DPA nr. 2130/1887/27.12.2018 privind remedieri efectuate de către autoritatea contractantă ca urmare a contestației unui operator economic, adresă publicată în SICAP la data de 28.12.2018, autoritatea contractantă impune o cerință potrivit căreia **Oferentantul se obligă să livreze primul tramvai în termen de maxim 12 luni de la semnarea contractului. După livrare oferentul se obligă în maxim 3 luni să realizeze omologarea de tip a tramvaiului cap de serie, la achizitor, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului.** Mai mult, prin fișa de date aferentă anunțului de participare, în cadrul secțiunii IV.4.1 "Modul de prezentare al propunerii tehnice", se menționează în mod expres faptul că "Propunerea tehnică va fi întocmită în conformitate cu solicitările caietului de sarcini, acestea fiind considerate minime și obligatorii".

Astfel, neîndeplinirea de către oferanți a cerințelor minime va conduce la respingerea ofertei drept neconformă, potrivit prevederilor art. 137 alin. 3 lit. a) din HG nr. 395/2016. Având în vedere complexitatea contractului avut în vedere, considerăm că autoritatea contractantă ar trebui să recalcifice această cerință în sensul înlocuirii termenului de 12 luni cu un termen de 18 luni.

Ne sprijinim concluzia pe următoarele argumente expuse în cele ce urmează:

#### 2.2. Argumente de ordin legal

Legea 98/2016 privind achizițiile publice prevede, la art. 172 alin. 3, "Autoritatea contractantă stabilește numai cerințe de participare care sunt necesare și adecvate pentru a se asigura că un candidat/ofertant are capacitatea juridică și financiară și competențele tehnice și profesionale pentru a executa contractul de achiziție publică/acordul-cadru care

document public și ca atare, a putut fi cunoscut de către toți potențialii ofertanți existând timpul necesar pentru a pregăti un tramvai conform cerințelor.

Totodata, mentionam ca in conformitate cu Decizia CNSC nr.64/14.01.2019 "Autoritatea contractantă arată că a luat măsuri de remediere și va modifica termenul de livrare al tramvaiului cap de serie de la 9 luni la 12 luni, păstrându-se termenul de omologare de 3 luni la AFER, rezultând că, prin măsuri de remediere se vor modifica corespunzător următoarele:

- se modifică termenul de livrare pentru cap de serie de la 9 luni la 12 luni;
- termenul de livrare pentru tramvaiul cap de serie omologat AFER este de 15 luni de la semnarea contractului;

urmează să fie atribuit.", iar la alin. 5 al aceluiași articol, "Toate cerințele privind capacitatea solicitate de autoritatea contractantă trebuie să aibă legătură cu obiectul contractului de achiziție publică/acordului-cadru și să fie proporționale prin raportare la obiectul acestuia."

Mai departe, HG nr. 395/2016 prevede, la art. 31, următoarele:  
"Autoritatea contractantă nu are dreptul de a restricționa participarea la procedura de atribuire a contractului de achiziție publică prin introducerea unor criterii minime de calificare, care:

- a) nu prezintă relevanță în raport cu natura și complexitatea contractului de achiziție publică ce urmează să fie atribuit;
- b) sunt **disproporționate** în raport cu natura și complexitatea contractului de achiziție publică ce urmează a fi atribuit."

Considerăm că menținerea unei astfel de cerințe în cadrul documentației de atribuire, respectiv a unei astfel de clauze contractuale reprezintă o obligație extrem de împovăritoare în sarcina ofertanților/contractorilor și o cenință minimă privind capacitatea tehnică și profesională a ofertanților disproporționată în raport cu obiectul contractului, conducând la încălcarea prevederilor legislației privind achizițiile publice și a principiilor consacrate în materie.

Așa cum am arătat cu prilejul înaintării primei solicitări de clarificare, scopul reglementărilor în domeniul achizițiilor este reprezentat de promovarea concurenței între operatorii economici.

Mai mult, la stabilirea criteriilor de calificare și selecție, autoritatea contractantă este obligată să respecte principiul proporționalității, respectiv să asigure corelația între necesitatea autorității contractante, obiectul contractului de achiziție publică și cerințele solicitate a fi îndeplinite.

În acest sens, autoritatea contractantă trebuie să se asigure că ofertantul are capacitatea de a duce contractul la bun sfârșit, fără a stabili condiții împovăritoare, excesive, care ar conduce la eliminarea eventualilor ofertanți. În caz contrar, se creează premisele restrângerii, împiedicării sau denaturării concurenței prin constituirea unor bariere artificiale la intrarea ofertanților pe piața licitațiilor.

În susținerea argumentelor mai sus prezentate, arătăm că termenul alocat contractanților în proceduri similare, de către autoritățile contractante din alte state ale Uniunii Europene, în vederea livrării tramvaielor, este semnificativ diferit de cel prevăzut prin Documentația de atribuire.

> Exemplul 1: într-o procedură de achiziție a 25 de tramvaie organizată în Atena, Grecia, autoritatea contractantă a acordat contractului un

termen de 940 de zile (aproximativ 2,5 ani) pentru livrarea tramvaielor, astfel cum rezultă din documentele atașate prezentei solicitații de clarificare (Anexa 1).

> Exemplul 2: potrivit documentației de atribuire într-o procedură de achiziție de tramvaie (inclusiv tramvaie cu podea joasă) desfășurată în Varșovia, Polonia, termenele de livrare a tramvaielor au fost, de asemenea, mult mai largi decât termenul acordat de autoritatea contractantă. Așa cum rezultă din documentul atașat (Anexa 2), cel mai scurt termen de livrare acordat de autoritatea contractantă poloneză a fost de 22 de luni.

În considerarea celor de mai sus, considerăm că solicitarea noastră de extindere a termenului de livrare este pe deplin justificată, cu atât mai mult cu cât facem dovada că este unanim acceptat la nivel internațional faptul că finalizarea și livrarea în mod corespunzător a unor tramvaie care să corespundă documentației de atribuire și celor mai înalte standarde nu se pot efectua decât într-o perioadă de timp rezonabilă.

Întrucât un termen de livrare de doar 12 luni nu poate fi considerat „rezonabil” având în vedere anvergura unui astfel de proiect, un termen mai lung va fi cu certitudine în interesul ambelor părți.

Rezultatul ar fi livrarea într-un timp rezonabil a unor tramvaie de înaltă generație, care să respecte în totalitate Documentația de atribuire, iar destinatarul final al acestora, respectiv cetățenii Municipiului București, ar beneficia de mijloace de transport în comun moderne și sigure.

### 2.3. Argumente de ordin tehnic

Menționăm că, în industrie, termenul mediu de livrare a unui tramvai este de 20-24 de luni de la încheierea contractului, luând în considerare timpul necesar pentru producerea și asamblarea componentelor majore (e.g., sistemul de propulsie, sistemul de frânare, cutia de viteze etc.).

Cu toate acestea, având în vedere experiența bogată și îndelungată, precum și capacitatea tehnică și profesională de care dispunem, compania noastră ar putea livra primul tramvai într-un termen de 18 luni, cu 6 luni mai devreme decât alți jucători de pe piața de profil la nivel mondial.

În considerarea celor de mai sus, vă adresăm rugămintea să binevoiți a proceda la modificarea documentelor din cadrul Documentației de atribuire așa cum au fost identificate mai sus în sensul înlocuirii termenului de 12 luni cu un nou termen de 18 luni. Astfel, secțiunile relevante din documentele de formeză Documentația de atribuire - caietul de sarcini (secțiunea 1 sub-secțiunea 1.1), prin formularul de propunere tehnică -



	<p>matricea conformitate (secțiunea 1 sub-secțiunea 1.1) și prin draft-ul de contract de furnizare 100 tramvale (clauza il articolul 11.1) - ar urma să prevadă următoarele: <b>Ofertantul se obligă să livreze primul tramvai în termen de maxim 18 luni de la semnarea contractului. După livrare ofertantul se obligă în maxim 3 luni să realizeze omologarea de tip a tramvaiului cap de serie, la achizitor, ce chețuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului. În situația în care ofertantul declarat câștigător nu reușește să obțină omologarea de tip a vagonului cap de serie, după cele 21 de luni de la semnarea contractului, se va proceda la rezilierea contractului.</b></p>		
<p><b>Intrebare nr. 5</b></p>	<p><b>3. Aspecte privind termenul stabilit pentru depunerea ofertelor, respectiv 15 martie 2019</b></p> <p><b>3.1. Aspecte prealabile</b></p> <p>În conformitate cu prevederile anunțului de participare, așa cum acesta a fost modificat printr-o erată publicată în SICAP la data de 22 ianuarie 2019, termenul stabilit pentru depunerea ofertelor este data de 15 martie 2019. Având în vedere următoarele aspecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● complexitatea contractului de achiziție publică ce urmează a fi atribuit;</li> <li>● multitudinea și complexitatea normativelor tehnice, a standardelor, regulamentelor și a reglementărilor europene și internaționale pe care potențialii ofertanți trebuie să le analizeze și de care aceștia trebuie să țină seama în vederea pregătirii și redactării unei oferte care să răspundă pe deplin cerințelor și nevoilor autorității contractante și care să asigure livrarea unor produse care să asigure siguranța și confortul beneficiarilor finali ai acestor produse, respectiv locuitorilor Municipiului București;</li> <li>● suspendarea recentă a procedurii de atribuire datorită introducerii unei contestații de către un potențial ofertant, fapt de natură a ridica incertitudini privind soarta acestei proceduri și recenta înștiințare privind reluarea procedurii;</li> <li>● faptul că termenul de 15 martie 2019 se traduce într-un timp extrem de limitat pentru potențialii ofertanți internaționali de a redacta și de a prezenta o ofertă cu adevărat competitivă, datorită nevoii de a asigura traducerea documentelor prezentei proceduri de atribuire (în condițiile în care Documentația de atribuire este disponibilă doar în limba română);</li> <li>● perioada zilelor nelucrătoare prilejuate de sărbătorile (legale) de iarnă cuprinsă între data publicării anunțului de participare și data de depunere</li> </ul>	<p>Raspuns nr. 5</p>	<p>Autoritatea contractanta prin masurile de remediere a prelungit data limita de depunere a ofertelor pana pe data de 15.03.2019. Conform prevederilor legale se accepta in cadrul masurilor de remediere, 2 (doua) sesiuni de clarificari pentru care termenele vor fi stabilite, astfel incat sa fie respectate termenele necesare pentru controlul ex-ante, in conformitate cu Decizia ANAP nr.10006 / 12.12.2018.</p> <p>Numarul de zile pana la care se pot solicita clarificari inainte de data limita de depunere a ofertelor /candidaturilor este de 40 de zile pentru prima sesiune și de 25 de zile pentru a doua sesiune. Autoritatea contractantă răspunde solicitărilor de clarificari, cu 30 de zile înainte de data limită de depunere a ofertelor în prima sesiune și cu 15 zile înainte de data limită de depunere a ofertelor, pentru a doua sesiune.</p> <p>Prin masurile de remediere autoritatea contractanta a decalat termenul stabilit pentru depunerea ofertelor de la 15.02.2019 la 15.03.2019 si a stabilit 2 etape de clarificari, astfel incat sa existe posibilitatea pregatirii ofertei si a obtinerii tuturor clarificarilor necesare din partea autoritatii contractante, mentionam ca interesul public impune inlocuirea de urgenta a tramvaielor cu durata normala de utilizare expirata, care nu mai indeplinesc cerintele, atat din punct de vedere tehnic cat si privind asigurarea accesului persoanelor cu dizabilitati, aceasta constituie o motivatie importanta pentru a organiza si finaliza licitafia intr-un timp cat mai scurt, dar care sa raspunda si cerintelor potentialilor ofertanti.</p> <p>O alta motivatie importanta este necesitatea scurtarii perioadei de organizare si finalizare a licitatiei si intrucat achizitia va fi finantata in cadrul PROGRAMULUI OPERAȚIONAL REGIONAL 2014-2020; AXA PRIORITARA 3</p>

	<p>a ofertelor,</p> <p>vă solicităm respectuos prelungirea termenului de depunere a ofertelor până la data de 30 aprilie 2019.</p> <p><b>3.2. Argumente de ordin practic și juridic</b></p> <p>Solicitarea noastră se bazează atât pe argumente de ordin practic (așa cum au fost expuse mai sus), cât și pe argumente de ordin juridic, respectiv pe prevederile articolului 152 alin. (1) din Legea 98/2016 privind achizițiile publice, care menționează: „<i>Fără a afecta aplicabilitatea prevederilor prezentei legi referitoare la perioadele minime care trebuie asigurate între, pe de o parte, data transmiterii spre publicare a anunțurilor de participare și, pe de altă parte, data-limită pentru depunerea ofertelor sau solicitărilor de participare, autoritatea contractantă are obligația de a corela și stabili perioada de depunere a ofertelor în funcție de complexitatea contractului de achiziție publică/acordului-cadru și de cerințele specifice, astfel încât operatorii economici interesați să beneficieze de un interval de timp adecvat și suficient pentru elaborarea ofertelor sau solicitărilor de participare și pentru pregătirea documentelor de calificare și selecție care sunt solicitate prin documentele achiziției</i>”.</p> <p>Un eventual refuz al autorității contractante de a acorda prelungirea termenului pentru prezentarea ofertelor de către potențialii ofertanți conform solicitării de mai sus ar reprezenta o încălcare a principiului proporționalității. De asemenea, în cazul în care termenul prevăzut actualmente pentru depunerea ofertelor nu este prelungit, ne vom afla în situația în care operatorii economici de talie internațională să fie împiedicați de a participa la această procedură de achiziție, fapt de natură a aduce atingere concurenței între participanți și, în final, de a pune autoritatea contractantă în imposibilitatea de a selecta cea mai bună ofertă din punct de vedere economic.</p> <p><b>În considerarea celor de mai sus, reiterăm solicitarea noastră privind prelungirea termenului de depunere a ofertelor până la data de 30 aprilie 2019.</b></p>		<p><b>SPRIJINIREA TRANZIȚIEI CĂTRE O ECONOMIE CU EMISII SCĂZUTE DE CARBON; PRIORITATEA DE INVESTIȚII 4E - PROMOVAREA UNOR STRATEGII CU EMISII SCĂZUTE DE DIOXID DE CARBON PENTRU TOATE TIPURILE DE TERITORII, ÎN SPECIAL PENTRU ZONELE URBANE, INCLUSIV PROMOVAREA MOBILITĂȚII URBANE MULTIMODALE DURABILE ȘI A MĂSURILOR DE ADAPTARE RELEVANTE PENTRU ATENUARE; OBIECTIV SPECIFIC 3.2 - REDUCEREA EMISIILOR DE CARBON ÎN ZONELE URBANE BAZATĂ PE PLANURILE DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ, nu suntem de acord cu decalarea termenului.</b></p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p><b>Intrebare nr. 6</b></p>	<p><b>4. Aspecte privind cerințele din Clauza 1.1 din caietul de sarcini</b>  <b>4.1. Aspecte prealabile</b>  Clauza 1.1 „Generalități” din Caietul de sarcini stabilește, printre altele, că:  <i>„Tramvaiele vor fi realizate în construcție modulară, cu elemente tipizate (standardizate) și cu elemente și echipamente utilizate la serii mari de fabricație. Nu se admit prototipuri, nici pentru tramvaiul în ansamblu și nici pentru componentele sale”.</i> Nu înțelegem rațiunea autorității contractante de a exclude admisibilitatea unui prototip. Astfel, considerăm că această prevedere dă naștere la neconcordanțe și neclarități și se impune a fi clarificată și, eventual înălțurată cu totul din cuprinsul documentației de atribuire.</p>	<p><b>Raspuns nr. 6</b></p>	<p>Tramvaiul reprezintă componenta principala de baza a sistemului de transport public în Municipiul București și funcționarea corectă din punct de vedere al regularității și siguranței circulației precum și fiabilitatea ridicată a acestuia impune achiziția unui produs testat și certificat în UE pe baza de buletine de încercări emise de organisme de certificare acreditate în UE, în acest fel autoritatea contractantă se asigură ca tramvaiele achiziționate corespund cerințelor, standardelor, normelor, reglementărilor și directivei europene. Ecartamentul în rețeaua de tramvaie în Municipiul București este cel standardizat respectiv 1435 mm, tensiunea la firul de contact de 750 vcc și cerințele legate de performanțele dinamice sunt acele pentru tramvaiele normale care funcționează în aproape toate orașele mari din Europa. Nu există prevederi speciale/deosebite față de cele normale pentru acest produs în caietul de sarcini și nu se impune realizarea unui prototip pentru testarea unui produs nou.</p> <p>Autoritatea contractantă își menține cerința privind interdicția prezentării în oferta a unui produs prototip, atât pentru tramvaiul în ansamblu, cât și pentru echipamentele din compunerea acestuia. Astfel, autoritatea contractantă se asigură că va achiziționa un produs de serie omologat și certificat cu rezultate bune în funcționare și la alte organizații de transport public din Europa.</p>
<p><b>Intrebare nr. 7</b></p>	<p><b>4.2. Aspecte de ordin tehnic</b>  Având în vedere următoarele motive:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• caietul de sarcini (pagina 2) prevede că, urmare a atribuirii contractului de achiziție, Ofertantul câștigător va fabrica și livra un tramvai cap de serie, ce va fi omologat conform cerințelor și reglementărilor legale în România iar, ulterior, ofertantul urmează să furnizeze celelalte tramvaie cu respectarea Graficului de livrare anexat la Contract;</li> <li>• <i>prototipul constituie un prim exemplar de încercare al unei piese sau al unui sistem tehnic, după care se verifică, recepționează sau execută produse de același fel în serie; și</i></li> <li>• este evident că în speță tramvaiul cap de serie constituie un prototip în conformitate cu care vor fi fabricate și livrate celelalte tramvaie ce fac obiectul contractului,</li> </ul> <p>considerăm că menținerea acestei prevederi este în contradicție cu modul în care va fi realizat proiectul și se impune a fi clarificată și/sau eliminată.</p>	<p><b>Raspuns nr. 7</b></p>	<p>Denumirea de tramvai cap de serie se referă la un tramvai de serie omologat/certificat în una din țările UE pentru care se face o dotare cu echipamente IT complementare pentru informarea călătorilor, computer de bord cu diferite module, info-tainment, numărare călători, supraveghere video, etc., care sunt specifice conform cerințelor din caietul de sarcini, aceste componente nu sunt implicate la omologarea generală a tramvaiului de serie. Nu suntem de acord cu asimilarea denumirii „tramvai cap de serie” cu „prototip” din motivele prezentate mai sus deoarece, prin tratatul de aderare la UE din 2007, România s-a angajat ca va respecta standardele, normele, directivele și regulamentele UE, la produsele care sunt pe piața și respectând această obligație legală la achiziția tramvaielor, se va respecta această cerință care este obligatorie.</p> <p>Oportunitatea și necesitatea achiziției a 100 de tramvaie noi a demarat în 2016 când practic specificatia tehnica și datele privind această achiziție au fost publicate pe site-ul PMB și au constituit anexa la proiectul de act normativ (HCGMB nr.395/21.12.2016). Astfel, potențialii ofertanți au avut posibilitatea să se pregatească pentru această achiziție prin luarea la cunoștință a cerințelor din specificatia tehnica, în special cele legate de certificare, omologare,</p>

			<p>garanție, condiții de livrare, etc. cerințe care sunt universal valabile la nivel UE și constituite solicitări legale care nu afectează principiile stabilite în legislația privind achizițiile publice respectiv: a) nediscriminarea; b) tratamentul egal; c) recunoașterea reciprocă; d) transparența; e) proporționalitatea; f) asumarea răspunderii.</p>
<p><b>Intrebare nr. 8</b></p>	<p><b>5. Aspecte privind standardele de rezistență a tramvaielelor prevăzute de clauza 2 din caietul de sarcini</b></p> <p><b>5.1. Aspecte prealabile</b></p> <p><i>Clauza 2 „Documente de referință” din Caietul de sarcini stabilește, printre altele, că: „Tramvaiele trebuie să îndeplinească obligatoriul condițiile prevăzute de legislația, reglementările și standardele din România: [...] SR EN 15227+A1/2011 - Aplicații feroviare. încercări pe materialul rulant după terminarea construcției și înainte de punerea în funcțiune”.</i></p> <p><b>5.2. Aspecte ce necesită clarificări</b></p> <p>Având în vedere că:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• standardul EN 15227+A1/2011 are patru categorii (de la C-I la C-IV);</li> <li>• în caietul de sarcini nu se face nicio referință la categoriile acestui standard;</li> </ul> <p>vă rugăm să confirmați înțelegerea noastră că, în ceea ce privește acest standard, categoria C-IV, pentru o viteză de coliziune de 15 km/h, este cea aplicabilă.</p> <p><i>Mai departe, aceeași clauză prevede că Tramvaiele trebuie să îndeplinească, de asemenea, condițiile prevăzute de standardele internaționale și reglementările în vigoare: [...] EN 12633-1:2010 - Railway applications - Structural requirements of railway vehicle bodies - Part 1: Locomotives and passenger rol ling stock (and alternative method for freight wagons)”</i></p> <p>Având în vedere că:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• standardul EN 12633-1:2010 are cinci categorii ( de la P-I la P-V);</li> <li>• în caietul de sarcini nu se face nicio referință la categoriile acestui standard;</li> </ul> <p>vă rugăm să confirmați înțelegerea noastră că, în ceea ce privește acest standard, categoria P-V, pentru o forță de compresie de 200kN, este cea aplicabilă.</p>	<p>Raspuns nr. 8</p>	<p>Standardele privind rezistența sunt cele specifice pentru tramvaie și sunt emise de acord cu cele prezentate, care sunt solicitate și de AFER în procedura certificare/homologare a tramvaielelor.</p>
<p><b>Intrebare nr. 9</b></p>	<p><b>6. Aspecte privind nivelul de zgomot produs de un tramvai în funcțiune</b></p>	<p>Raspuns nr. 9</p>	<p>Se vor aplica standardele europene în vigoare privind viteza la care se fac determinările, condițiile în care se determina nivelul de zgomot, precum și</p>

	<p><b>6.1. Aspecte prealabile</b></p> <p>Caietul de sarcini prevede la clauza 4 că: „în zonele unde linia este acoperită sunt montate amortizoare de zgomot și vibrații la inima șinei. Astfel, o parte din zgomot va fi redus prin intermediul acestei soluții tehnice.</p> <p>Cu toate acestea, zgomotul produs de un tramvai în stare de funcționare este, în general, proporțional cu viteza acestuia.</p> <p>Clauza 68.1 Limitele maxime ale zgomotului exterior stabilește că: „Nivelul de zgomot admis: [...] în mers până la 60 km/h: ≤80 dBA", în timp ce <i>nivelul zgomotului pentru viteza de 40 km/h este ≤70dBA.</i></p> <p>Nivelul de zgomot permis pentru o viteză de 40 km/h trebuie calculat în conformitate cu standardele TSI elaborate de Agenția Europeană pentru Căi Ferate (ERA), după următoarea formulă:</p> $L(V1) = L(V2) - 30 \cdot \log(V2/V1)$ $L(40kph) = L(80kph) - 30 \cdot \log(80kph / 40kph)$ $= 80dBA - 30 \cdot \log(1.5) = 75dBA$ <p>Cerința potrivit căreia la o viteză de 40 km/h tramvaiul trebuie să înregistreze un nivel al zgomotului de 70 dBA se situează mult peste standardul calculat în conformitate cu standardele europene (75 dBA). De asemenea, vă învederăm faptul că, în practică, licitațiile recente pentru achiziționarea de tramvaie, prevăd un nivel al zgomotului de cca. 78 dBA pentru o viteză de 40 km/h.</p> <p><b>6.2. Aspecte ce necesită clarificări</b></p> <p>Astfel, cerința prevăzută de caietul de sarcini (70 dBA la o viteză de 40 km/h) este una disproporționată. Considerăm că se impune modificarea și adaptarea acesteia la valoarea practică în mod obișnuit - 78 dBA, sau, în subsidiar, la cea calculată conform standardelor TSI - 75 dBA.</p>		<p>„nivelul de zgomot maxim admis, în mers până la 40 km ≤70 dBA” (conform cerințelor Caietului de sarcini cap. 68.1 LIMITELE MAXIME ALE ZGOMOTULUI EXTERIOR).</p> <p>Nivelul de zgomot este criteriul de evaluare al ofertelor și depășirea valorilor maxime admise de standardele în vigoare face ca oferta să devină neconformă și punctajul fiind de minim, oferta care va prezenta nivelul minim de zgomot pe baza de buletine de încercări emise de laboratoare acreditate UE, va castiga punctajul maxim pentru acest factor de evaluare.</p> <p>Având în vedere durata de utilizare a tramvaielelor de 30 de ani, precum și evoluția cerințelor de standardizare, în sensul reducerii emisiilor de zgomot și vibrații în marile aglomerări urbane, solicitarea autorității contractante de a avea un nivel de zgomot mai mic decât cel prevăzut de standarde nu este disproporționată, ci reprezintă o cerință asiguratorie prin care aceste tramvaie pot fi utilizate în Municipiul București fara restricții pe toata durata de utilizare a tramvaielelor.</p>
<p><b>Intrebare nr. 10</b></p>	<p>Va rugam sa ne clarificati daca un ofertant - persoana juridica straina - poate depune Garantia de participare (scrisoare bancara sau instrument de garantare) in limba engleza, insotita de traducere autorizata in limba romana sau este obligatorie prezentarea documentului intocmit direct in limba romana?</p>	<p>Raspuns nr. 10</p>	<p>Autoritatea Contractanta raspunde dupa cum urmeaza: orice persoana juridica straina poate va depune Garantia de participare (scrisoare bancara sau instrument de garantare) in limba engleza, insotita de traducere autorizata in limba romana.</p>
<p><b>Intrebare nr. 11</b></p>	<p>Aspecte privind cerința „Ofertantul va prezenta în oferta tehnica, un tramvai cu podea complet coborâtă, care dispune de omologare de tip într-o țară a Comunității Europene începând cu 2013”</p>	<p>Raspuns nr. 11</p>	<p>Autoritatea Contractanta a raspuns la aceasta solicitare in prima sesiune de raspunsuri la solicitarile de clarificari, prin adresa D.P. nr. 356 postata in SICAP in data de 12.02.2019.</p>

### 1.1 Aspecte prelabile

În data de 11 decembrie 2018, Municipiul București în calitate de autoritate contractantă, a publicat în SICAP (fostul SEAP) anunțul de participare nr. CN1007214 la procedura de atribuire prin licitație deschisă a Contractului având ca obiect achiziția a 100 de tramvaie. Prin Documentația de atribuire, mai exact prin caietul de sarcini („Caietul de sarcini”) și prin formularul de propunere tehnică - matricea conformitate, autoritatea contractantă impune o cerință potrivit căreia **„Ofertantul va prezenta în oferta tehnică, un tramvai cu podea complet coborâtă, care dispune de omologare de tip într-o țară a Comunității Europene începând cu 2013”**. Având în vedere că:

- Potrivit art. 178 alin. (2) din Legea nr. 98/2016: „Cerințele privind capacitatea tehnică și profesională stabilite de autoritatea contractantă pot viza în special existența unui nivel corespunzător de experiență, prin raportare la contractele executate în trecut”; și
- Faptul că autoritatea contractantă solicită operatorilor economici prezentarea unui tramvai care a fost produs și omologat în prealabil, deși obiectul contractului îl reprezintă livrarea de tramvaie ce vor fi omologate în cursul executării contractului,

această cerință nu poate reprezenta o cerință tehnică, ci se circumscrie în mod indubitabil prevederilor art. 178 alin. (2) din Lege care reglementează experiența similară cerută operatorilor economici. Astfel, considerăm că această cerință, deși este prevăzută în cadrul Formularului de propunere tehnică, nu reprezintă o specificație tehnică a produselor ce urmează a fi livrate, ci, mai degrabă, un veritabil criteriu de calificare și selecție, și anume existența experienței similare. Vă rugăm să ne confirmați înțelegerea noastră în ceea ce privește acest aspect și să binevoiți a proceda la eliminarea acestei cerințe din Documentația de atribuire aferentă procedurii identificate mai sus, întrucât o eventuală menținere a acesteia ar conduce la restrângerea concurenței între operatorii economici interesați să participe la această procedură.

În sprijinul solicitării noastre, vă aducem următoarele argumente:

1.2. Criteriul referitor la experiența similară este disproporționat și restrânge concurența potrivit art. 31 alin. (1) lit. b) din HG nr. 395/2016.

Art. 31 alin. (1) lit. b) din HG nr. 395/2016 stabilește că: „Autoritatea contractantă nu are dreptul de a restricționa participarea la procedura de atribuire a contractului de achiziție publică prin introducerea unor criterii

*minime de calificare, care: b) sunt disproporționate în raport cu natura și complexitatea contractului de achiziție publică ce urmează a fi atribuit.*

Criteriul potrivit căruia, la momentul depunerii ofertei, operatorul economic este obligat să prezinte un tramvai cu podea complet coborâtă, omologat într-o țară a Comunității Europene este disproporționat în raport de obiectul contractului. Obiectul procedurii îl reprezintă achiziționarea a 100 de tramvaie și echipamente necesare îmbunătățirii transportului public de calatori pe liniile de tramvai din Municipiul București, tramvaie ce urmează a fi proiectate, construite și omologate în conformitate cu prevederile Caietului de sarcini/Contractului și ale tuturor normativelor, regulamentelor și standardelor de la nivel național și internațional. Potrivit normelor în materie, așa cum prevede și Caietul de sarcini, omologarea tramvaielor se poate face numai ulterior atribuirii Contractului, respectiv ulterior construirii acestora, astfel încât nu înțelegem rațiunea pentru care autoritatea contractantă a ales să includă drept condiție pentru a dovedi experiența similară existența unui tramvai construit și omologat în prealabil într-un spațiu geografic determinat. Faptul că, în trecut, operatorul economic nu a realizat tramvaie omologate într-o țară a Comunității Europene nu presupune *ab initio* faptul că acesta nu are capacitatea tehnică și funcțională de a se conforma tuturor normativelor europene în materie. Mai mult, un astfel de criteriu de calificare și selecție este de natură să restricționeze accesul operatorilor economici din afara spațiului UE, denaturând astfel concurența și fiind contrar literei și spiritului directivelor europene în materie de achiziții publice, precum și principiilor ce guvernează materia achizițiilor publice și jurisprudenței europene și naționale în acest sens.

Ca atare, se impune eliminarea cerinței sus-citate, în caz contat fiind încălcat principiul proporționalității.

Un eventual refuz al autorității contractante de a elimina cerința menționată mai sus conform solicitării noastre ar reprezenta o încălcare a principiului proporționalității consacrat la nivel național prin art. 2 alin. (2) lit e) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, care transpune Directiva 2014/24/UE și presupune corelarea dintre:

- (i) Necesitățile autorității contractante;
- (ii) Obiectul contractului de achiziție publică;
- (iii) Cerințele care trebuie îndeplinite de ofertanți pentru satisfacerea necesităților autorității contractante.

Scopul reglementărilor în domeniul achizițiilor este reprezentat de

promovarea concurenței între operatorii economici. Astfel, autoritățile contractante, atunci când organizează proceduri de achiziție publică, sunt ținute de respectarea principiilor consacrate de legislația în acest domeniu. În acest sens, este necesar ca autoritățile publice să asigure manifestarea unei concurențe reale, astfel încât orice operator economic interesat să poată participa la procedura de achiziție publică și să aibă șansa de a deveni contractant. Cu alte cuvinte, chiar scopul procedurii de achiziție constă în atragerea cât mai multor participanți pentru a asigura cel mai bun raport preț – calitate, fără a discrimina anumiți participanți pe criterii geografice.

**1.3. Criteriul privind experiența similară încalcă prevederile Instrucțiunii nr. 2/2017 emisă de ANAP. Acesta este nelegal și se impune a fi eliminat pentru următoarele motive:**

Potrivit art. 5 alin (1) din Instrucțiuni ANAP nr. 2/2017: **„Nu se poate solicita demonstrarea experienței similare prin furnizarea de produse/prestarea de servicii/ execuția de lucrări identice cu cele care fac obiectul cpontractului de achiziție publică, fiind necesar să fie permise și cele similare sau superioare din punctul de vedere al complexității și/sau scopului”.**

Așa cum am arătat în cadrul secțiunii precedente, obiectul de achiziție este **„Achiziția de tramvaie noi, cu podea complet coborâtă pe rtoată lungimea vehiculului [...]”.**

Criteriul de calificare și selecție prevede obligativitatea realizării în trecut a unui **„tramvai cu podea complet coborâtă, care dispune de omologare de tip într-o țară a Comunității Europene începând cu 2013”.**

Asfel, având în vedere identitatea dintre obiectul contractului și experiența similară solicitată, rezultă că această prevedere încalcă dispozițiile legale, fiind de natură să restricționeze accesul la procedura de atribuire în mod nejustificat.

**1.4. Criteriul privind experiența similară este considerat nescris conform dispozițiilor art. 30 alin. (6) din HG nr. 395/2016.**

Din analiza prevederilor documentației de atribuire, se observă că cerința impusă de autoritatea contractantă privind căreia operatorul trebuie să prezinte un tramvai cu podea complet coborâtă, care dispune de omologare de tip într-o țară a Comunității Europene începând cu 2013 nu este prevăzută în Anunțul de participare, fiind un criteriu de calificare și selecție prevăzută exclusiv de documentația descriptivă (în documentul intitulat *Formular propunere tehnică – Matricea conformitate*).



<p><b>Intrebare nr. 12</b></p>	<p>Or, potrivit art. 30 alin. (6) din HG: „Criteriile de calificare și criteriile de selecție care se regăsesc în caletul de sarcini ori în documentația descriptivă și care nu sunt prevăzute în anunțul de participare/simplificat/de concurs sunt considerate clauze nescrise”.</p> <p>Astfel că, și în situația în care autoritatea nu va considera oportun și legal să elimine acest criteriu din cadrul documentației de atribuire, acesta nu este susceptibil să producă efecte, fiind considerat nescris.</p> <p><u>În considerarea tuturor argumentelor prezentate mai sus, în principal, vă rugăm să binevoiți a elimina în totalitate, din cadrul documentației de atribuire, cerința privind căreia ofertantul este ținut să prezinte în oferta tehnică un tramvai cu podea complet coborâtă, care dispune de omologare de tip într-o țară a Comunității Europene începând cu 2013.</u></p> <p>În subsidiar, în cazul în care nu considerați oportună eliminarea din Documentația de atribuire a cerinței privind căreia ofertantul este ținut să prezinte în oferta tehnică un tramvai cu podea complet coborâtă, care dispune de omologare de tip într-o țară a Comunității Europene începând cu 2013, vă rugăm să procedați la modificarea acestei cerințe în sensul extinderii sferei de aplicabilitate a omologării solicitate. Astfel, vă rugăm să modificați formularea cerinței după cum urmează: <b>“Ofertantul va prezenta în oferta tehnică, un tramvai cu podea complet coborâtă, care dispune de omologare de tip într-o țară membră a Organizației Mondiale a Comerțului începând cu 2013.”</b> Considerăm că o astfel de abordare reprezintă un demers ce corespunde rațiunii directivelor europene în materia achizițiilor publice, ce vizează liberalizarea și extinderea comerțului mondial, precum și asigurarea accesului operatorilor economici din țări semnatare ale Acordului privind achizițiile publice al Organizației Mondiale a Comerțului la proceduri de achiziție publică organizate pe teritoriul Uniunii Europene.</p>	<p>Raspuns nr. 12</p>	<p>Autoritatea Contractanta a raspuns la aceasta solicitare în prima sesiune de raspunsuri la solicitările de clarificari, prin adresa D.P. nr. 356 postata in SICAP in data de 12.02.2019.</p>
--------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 2.1. Aspecte prealabile

Prin Documentația de atribuire, mai exact prin caietul de sarcini (secțiunea 1 sub-secțiunea 1.1), prin formularul de propunere tehnică - matricea conformitate (secțiunea 1 sub-secțiunea 1.1) și prin draft-ul de contract de furnizare 100 tramvaie (clauza 11 articolul 11.1), autoritatea contractantă impune o cerință potrivit căreia **Ofertantul se obligă să livreze primul tramvai în termen de maxim 9 luni de la semnarea contractului. După livrare ofertantul se obligă în maxim 3 luni să realizeze omologarea de tip a tramvaiului cap de serie, la achizitor, pe cheltuiela sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului.**

Mai mult, prin fișa de date aferentă anunțului de participare, în cadrul secțiunii IV,4.1 "Modul de prezentare al propunerii tehnice", se menționează în mod expres faptul că "Propunerea tehnică va fi întocmită în conformitate cu solicitările caietului de sarcini, acestea fiind considerate minime și obligatorii".

Astfel, neîndeplinirea de către ofertanți a cerințelor minime va conduce la respingerea ofertei drept neconformă, potrivit prevederilor art. 137 alin. 3 lit. a) din HG nr. 395/2016. Nu înțelegem rațiunea autorității contractante de a include o asemenea cerință minimă de calificare și selecție și considerăm că autoritatea contractantă ar trebui să recalifice această cerință în sensul înlocuirii termenului de 9 luni cu un termen de 18 luni.

Ne sprijinim concluzia pe următoarele argumente expuse în cele ce urmează:

## 2.2. Argumente de ordin legal

Legea 98/2016 privind achizițiile publice prevede, la art. 172 alin. 3, "Autoritatea contractantă stabilește numai cerințe de participare care sunt necesare și adecvate pentru a se asigura că un candidat/ofertant are capacitatea juridică și financiară și competențele tehnice și profesionale pentru a executa contractul de achiziție publică/acordul-cadru care urmează să fie atribuit.", iar la alin. 5 al aceluiași articol, "Toate cerințele privind capacitatea solicitate de autoritatea contractantă trebuie să aibă legătură cu obiectul contractului de achiziție publică/acordului-cadru și să fie proporționale prin raportare la obiectul acestuia.",

Mai departe, HG nr. 395/2016 prevede, la art. 31, următoarele: "Autoritatea contractantă nu are dreptul de a restricționa participarea la procedura de atribuire a contractului de achiziție publică prin introducerea unor criterii minime de calificare, care:

a) nu prezintă relevanță în raport cu natura și complexitatea contractului de achiziție publică ce urmează să fie atribuit;

b) sunt **disproporționate în raport cu natura și complexitatea contractului de achiziție publică ce urmează a fi atribuit.**

Considerăm că menținerea unei astfel de cerințe în cadrul documentației de atribuire, respectiv a unei astfel de clauze contractuale reprezintă o obligație extrem de împovăătoare în sarcina ofertanților/contractorilor și o cerință minimă privind capacitatea tehnică și profesională a ofertanților disproporționată în raport cu obiectul contractului, conducând la încălcarea prevederilor legislației privind achizițiile publice și a principiilor consacrate în materie.

Scopul reglementărilor în domeniul achizițiilor este reprezentat de promovarea concurenței între operatorii economici. Astfel, autoritățile contractante, atunci când organizează procedură de achiziție publică, sunt ținute de respectarea principiilor consacrate de legislația în acest domeniu. În acest sens, este necesar ca autoritățile publice să asigure manifestarea unei concurențe reale, astfel încât orice operator economic interesat să poată participa la procedura de achiziție publică și să aibă șansa de a deveni contractant.

La stabilirea criteriilor de calificare și selecție, autoritatea contractantă este obligată să respecte principiul proporționalității. Respectarea acestui principiu presupune asigurarea corelației între necesitatea autorității contractante, obiectul contractului de achiziție publică, precum și cerințele solicitate a fi îndeplinite.

În aceste condiții, criteriile de calificare și selecție stabilite de către autoritatea contractantă nu trebuie să depășească ceea ce este necesar în vederea atingerii obiectivului urmărit prin achiziția publică. În acest sens, autoritatea contractantă trebuie să se asigure că ofertantul are capacitatea de a duce eventualul contract la bun sfârșit, dar nu va stabili condiții împovătoare, excesive, care ar duce la eliminarea eventualilor ofertanți. În caz contrar, se creează premisele restrăngerii, împiedicării sau denaturării concurenței prin constituirea unor bariere artificiale la intrarea ofertanților pe piața licitațiilor.

În susținerea argumentelor mai sus prezentate, arătăm ca termenul alocat contractanților în procedură similare, de către autoritățile contractante din alte state ale Uniunii Europene, în vederea livrării tramvaielor, este semnificativ diferit de cel prevăzut prin Documentația de atribuire.

Astfel, într-o procedură de achiziție a 25 de tramvaie organizată în Atena,

Grecia, autoritatea contractanta a acordat contractului un termen de 940 de zile (aproximativ 2,5 ani) pentru livrarea tramvaielor, astfel cum rezulta din documentele atasate prezentei solicitari de clarificare (Anexa 1).

Totodata, mai precizam ca, potrivit documentatiei de atribuire intr-o procedura de achizitie de tramvaie (inclusiv tramvaie cu podea joasa) desfasurata in Varsovia, Polonia, termenele de livrare a tramvaielor au fost, de asemenea, mult mai largi decat termenul acordat de autoritatea contractanta. Asa cum rezulta din documentul atasat (Anexa 2), cel mai scurt termen de livrare acordat de autoritatea contractanta poloneza a fost de 22 de luni.

In acest context, consideram ca solicitarea noastra de extensie a termenului de livrare este pe deplin justificata, cu atat mai mult cu cat facem dovada ca este unanim acceptat la nivel international faptul ca finalizarea si livrarea in mod corespunzator a unor tramvaie care sa corespunda documentatiei de atribuire si celor mai inalte standarde nu se pot efectua decat intr-o perioada de timp rezonabila.

Intrucat, un termen de livrare de doar 9 luni nu poate fi considerat "rezonabil" avand in vedere anvergura unui astfel de proiect, un termen mai lung va fi cu certitudine in interesul ambelor parti.

Rezultatul ar fi livrarea intr-un timp rezonabil a unor tramvaie de inalta generatie, care sa respecte in totalitate Documentatia de atribuire, iar destinatarul final al acestora, respective cetatenii Municipiului Bucuresti, ar beneficia de mijloace de transport in comun modern si sigure.

In concluzie, principiul proportionalitatii, asa cum a fost definit in cauza *National Farmrest Union* obligă Autoritatea contractanta sa tina cont, in elaborarea documentatiei de atribuire, de urmatoarele aspecte:

- criteriile de calificare nu trebuie sa depaseasca limitele a ceea ce este adecvat si necesar in scopul realizarii obiectivelor umarite;
- in cazul in care este posibila o alegere intre mai multe masuri adecvate, trebuie sa se recurga la cea mai putin constrangatoare, iar inconvenientele cauzate nu trebuie sa fie disproportionat in raport cu scopurile urmarite.

In considerarea celor de mai sus, consideram ca un eventual refuz al autoritatii contractante de a modifica cerinta mentionata mai sus conform solicitarii noastre ar reprezenta o incalcare a principiului proportionalitatii consacrat la nivel national prin art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016 privind achizitiile publice, care transpune Directiva 2014/24/UE.

### 2.3. Argumente de ordin tehnic

<p><b>Intrebare nr. 13</b></p>	<p>Mentionam ca, in industrie, termenul mediu de livrare a unui tramvai este de 20-24 de luni de la incheierea contractului, luand in considerare timpul necesar pentru producerea si asamblarea componentelor majore (e.g., sistemul de propulsie, sistemul de franare, cutia de viteze, etc.). Cu toate acestea, avand in vedere experienta bogata si indelungata, precum si capacitatea tehnica si profesionala de care dispunem, compania noastra ar putea livra primul tramvai intr-un termen de 18 luni, cu 6 luni mai devreme decat alti jucatori de pe piata de profil la nivel mondial.</p> <p><u>In considerarea celor de mai sus, va adresam rugamintea sa binevoiti a proceda la modificarea documentelor din cadrul Documentatiei de atribuire asa cum au fost identificate mai sus in sensul inlocuirii termenului de 9 luni cu un nou termen de 18 luni. Astfel, sectiunile relevante din documentele se fomez Documentatia de atribuire – caietul de sarcini (sectiunea 1 subsectiunea 1.1) si prin draft-ul de contract de furnizare 100 tramvaie (clauza 11 articolul 11.1) – ar urma sa prevada urmatoarele: Ofertantul se obliga sa livreze primul tramvai in termen de maxim 18 luni de la semnarea contractului. Dupa livrare, ofertantul se obliga in maxim 3 luni sa realizeze omologarea de tip a tramvaiului cap de serie, la achizitor, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firma de produs si a cerintelor si reglementarilor legale in vigoare in Romania la data semnarii contractului. In situatia in care ofertantul declarat castigator nu reuseste sa obtina omologarea de tip a vagonului cap de serie, dupa cele 21 de luni de la semnarea contractului, se va proceda la rezilierea contractului.</u></p> <p>Aspecte privind termenul stabilit pentru depunerea ofertelor, respectiv 14 februarie 2019</p> <p>In conformitate cu prevederile anuntului de participare, termenul stabilit pentru depunerea ofertelor este data de 14 februarie 2019.</p> <p>Avand in vedere urmatoarele aspecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- complexitatea contractului de achizitie public ce urmeaza a fi atribuit;</li> <li>- multitudinea si complexitatea normativelor tehnice, a standardelor, reglementelor si a reglementarilor europene si internationale pe care potentialii ofertanti trebuie sa le analizeze si de care acestia trebuie sa tina seama in vederea pregatirii si redactarii unei oferte care sa raspunda pe deplin cerintelor si nevoilor autoritatii contractante si care sa asigure livrarea unor produse care sa asigure siguranta si confortul beneficiarilor finali ai acestor produse, respectiv locuitorilor Municipiului Bucuresti;</li> <li>- faptul ca termenul de 14 februarie 2019 se traduce intr-un timp extrem de</li> </ul>	<p>Raspuns nr. 13</p>	<p>Autoritatea Contractanta a raspuns la aceasta solicitare in prima sesiune de raspunsuri la solicitarile de clarificari, prin adresa D.P. nr. 356 postata in SICAP in data de 12.02.2019.</p>
--------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

limitat pentru potentialii ofertanti internationali de a redacta si de a prezenta o oferta cu adevarat competitive, datorita nevoii de a asigura traducerea documentelor prezentei proceduri de atribuire (in conditiile in care Documentatia de atribuire este disponibila doar in limba romana); - perioada zilelor nelucratoare prilejuite de sarbatorile (legale) de iarna cuprinsa intre data publicarii anuntului de participare si data de depunere a ofertelor, va solicitam respectuos prelungirea termenului de depunere a ofertelor pana la data de 9 martie 2019.

Solicitarea noastra se bazeaza, atat pe argumente de ordin practic (asa cum au fost expuse mai sus), cat si pe argumente de ordin juridic, respectiv pe prevederile articolului 152 alin. (1) din Legea 98/2016 privind achizitiile publice, care mentioneaza: "Fara a afecta aplicabilitatea prevederilor prezentei legi referitoare la perioadele minime care trebuie asigurate intre, pe de o parte, data transmiterii spre publicare a anunturilor de participare, autoritatea contractanta are obligatia de a corela si stabili perioada de depunere a ofertelor in functie de complexitatea contractului de achizitie publica/cadru si de cerintele specifice, astfel incat operatorii economici interesati sa beneficieze de un interval de timp adecvat si suficient pentru elaborarea ofertelor sau solicitarilor de participare si pentru pregatirea documentelor de achizitie". Un eventual refuz al autoritatii contractante de a acorda prelungirea termenului pentru prezentarea ofertelor de catre potentialii ofertanti conform solicitarii de mai sus ar reprezenta o incalcare a principiului proportionalitatii consacrat la nivel national prin art. 2 alin. (2) lit e) din Legea nr. 98/2016 privind achizitiile publice, care transpune Directiva 2014/24/UE si presupune corelarea dintre:

- (i) - necesitatea autoritatii contractante;
- (ii) - obiectul contractului de achizitie publica;
- (iii) - cerintele care trebuie indeplinite de ofertanti pentru satisfacerea necesitatii ori autoritatii contractante.

Scopul reglementarilor in domeniul achizitiilor este reprezentat de promovarea concurentei intre operatorii economici. Astfel, autoritatile contractante, atunci cand organizeaza proceduri de achizitie publica, sunt tinute de respectarea principiilor consacrate de legislatia in acest domeniu. In acest sens, este necesar ca autoritatile publice sa asigure manifestarea unei concurentei reale, astfel incat orice operator economic interesat sa poata participa la procedura de achizitie publica si sa aiba sansa de a

	<p>deveni contractant. In cazul in care termenul initial prevazut pentru depunerea ofertelor nu este prelungit, ne vom afla in situatia in care operatorii economici de talie internationala sa fie impiedicati de a participa la aceasta procedura de achizitie, fapt de natura a aduce atingere concurentei intre participant si, de a pune autoritatea contractanta in imposibilitatea de a selecta cea mai buna oferta din punct de vedere economic.</p> <p><u>In considerare celor de mai sus, reiteram solicitarea noastra privind prelungirea termenului de depunere a ofertelor pana la data de 9 martie 2019.</u></p>		
<p><b>Intrebare nr. 14</b></p>	<p>Aspecte privind cerintele de la punctele 6.1., 6.2., 7.1.6. si 49 din Caietul de sarcini</p> <p>Fara a relua aspectele mentionate in cuprinsul punctului 1, precizam ca acestea sunt pe deplin aplicabile si in cazul punctelor 6.1., 6.2., 7.1.6. si 49 din Caietul de sarcini.</p> <p>La punctul 6.1. (pag. 11, prima liniuta) din Caietul de sarcini se solicita:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• masa proprie a tramvaiului va fi minima pentru aderenta maxima; ofertantul va prezenta calculul theoretic al masei proprii, repartizarea echilibrata a maselor pe boghiuri si roti si se vor prezenta buletine de verificare a repartitiei sarcinilor pe roti pentru un vagon similar existent in exploatare, emise de un laborator atestat CE;</li> </ul> <p>La punctul 6.2. (pag. 13, ultimul paragraf) din Caietul de sarcini se solicita:</p> <p><b>6.2. ALEGEREA MATERIALELOR</b></p> <p>Materialele utilizate in fabricatiile tramvaelor trebuie sa indeplineasca in totalitate reglementarile legale in vigoare privind utilizarea la constructia vehiculelor de transport public, protectia contra incendiilor, protectia mediului si cerintele privind sanatatea si igiena. De asemenea, materialele trebuie sa fie usor lavabile, rezistente la vandalism, graffiti si contactul cu produse petroliere, agenti poluanti si corozivetc. <u>Se vor atasa la oferta buletinele de incercari privind comportarea la flacara si foc a tuturor materialelor utilizate la amenajarea interioara si a cabinei pentru un tramvai similar existent in exploatare emis de un laborator atestat CE.</u></p> <p>La punctul 7.1.6. (pag. 16) din Caietul de sarcini se solicita:</p> <p><b>7.1.6. ACOPERIRILE DE PROTECTIE IMPOTRIVA COROZIUNII si VOPSIREA</b> Caroseria si amenajarile interioare si exterioare, precum si</p>	<p>Raspuns nr. 14</p>	<p>Autoritatea Contractanta a raspuns la aceasta solicitare in prima sesiune de raspunsuri la solicitarile de clarificari, prin adresa D.P. nr. 356 postata in SICAP in data de 12.02.2019.</p>

toate celelalte echipamente si parti componente ale tramvaiului vor fi protejate corespunzator impotriva coroziunii mecanice si electrice.

Proiectarea si fabricatia partilor componente va fi realizata in conditiile evitarii producerii si acumularii condensului, precum si evitarii producerii electrocoroziunii prin efectul de pila electrica sau datorita trecerii curentilor Foucault.

Sistemul de vopsire exteriora, precum si materialele care nu necesita vopsire vor fi rezistente la spalare mecanizate cu peni rotative, precum si rezistente la conditii de mediu extreme, agenti poluanti, radiatii solare, ozon si UV, vandalizare cu graffiti. Se vor prezenta in oferta tehnica buletine de incercari si certificarea de tip CE pentru materialele de vopsire si celelalte material ce nu necesita vopsire de la un tramvai similar existent in exploatare.

Protectia elementelor metalice va fi realizata potrivit normelor in vigoare privind sanatatea, igiena muncii, protectia mediului si protectia muncii.

La punctul 49 (pag. 40) din Caietul de sarcini se solicita:

În linie dreapta și în condițiile de referință ale căii de rulare, indicele catăji de mers al tramvaiului la viteza de 40 km/h, pentru tramvaiele neîncărcate poate fi considerat, pentru  $Wz < 2,2$  în condiții normale, iar accelerațiile transversale, longitudinale și verticale nu trebuie să depășească valorile prevăzute în regulamentele în vigoare.

Caracteristicile de mers ale tramvaiului trebuie confirmate prin buletine de încercări de la un tramvai similar existent în exploatare emise de un laborator autorizat care vor fi cuprinse în oferta tehnică.

Astel cum am arătat în cuprinsul punctului 1 din prezenta, cerințele din cuprinsul punctelor 6.1, 6.2., 7.1.6. și 49 din Caietul de sarcini, subliniate cu roșu de subscrisa, reprezintă veritabile cerințe de experiență similară, care restrâng inutil competiția, în dezavantajul autorității contractante și a participanților la procedură.

Or, dacă tramvaiele unor participanți îndeplinesc integral criteriile tehnice stabilite în cuprinsul Documentației de atribuire, existența unei experiențe similare la nivel de CE, impusă prin punctele 6.1., 6.2., 7.1.6. și 49 din Caietul de sarcini, discriminează pe criteriile teritoriale participanții care pot oferi tramvaie de cea mai înaltă calitate, care satisfac pe deplin nevoile autorității contractante.

**După cum am arătat mai sus, precum și în cuprinsul punctului 1 din prezenta, vă solicităm respectuos eliminarea cerinței de experiență**



	<p>similară pe teritoriul CE din cuprinsul punctelor 6.1., 6.2., 7.1.6. și 49 din Caietul de sarcini, respectiv elementele subliniate cu roșu de subscrisa supra.</p>		
<p><b>Intrebare nr. 15</b></p>	<p><b>I. Subcapitolul 8.1. COMPUTERUL DE BORD (CGMV)</b></p> <p><b>A. Cerința:</b></p> <p><i>„Tramvaiul va fi dotat cu computer de gestiune management vehicul (numit prescurtat CGMV), cu funcții GPS și comunicare on-line.</i></p> <p><i>Computerul gestione management trafic touchscreen, cu monitor și tastatura integrată se va instala în cabina de conducere, într-un loc ușor accesibil și cu vizibilitate maximă pentru conducătorul auto. Rolul tastaturii este de a accesa computerul gestione management trafic. Tastatura integrată este touchscreen, iar pentru siguranța în funcționare vor fi prevăzute în componența echipamentului respectiv, în aceeași carcasa minim 4 butoane distincte cu iluminat interior pentru funcții importante.</i></p> <p><i>Computerul gestione management vehicul trebuie să fie alcătuit din minim 7 module funcționale: {...}</i></p> <p><i>Prelucrarea și stocarea datelor din server se vor livra 10 computere și software specific pentru operația de descarcare. Caracteristici minime computere: {...}.”</i></p> <p>Având în vedere faptul că, unitatea de baza (componenta principală) a sistemului IT din tramvai este computer de gestiune management vehicul (CGMV), este esențial să fie specificate cerințele minime a caracteristicilor CGMT.</p> <p>De altfel, caracteristicile echipamentelor IT, cu excepția celor CGMT, sunt stabilite la nivel înalt, prin urmare, este necesar, ca și caracteristicile computerului de bord (CGMT) să fie stabilite cel puțin la nivelul celorlalte echipamente IT.</p> <p>Mentionăm ca, pentru alte echipamente IT în tramvaie, atât pentru serverul, computerele (PC), cât și pentru laptop-uri, sunt specificate în detaliu cerințele de funcționalitate și cerințele caracteristice minime de <u>înaltă performanță</u></p> <p>Pentru un transport public modern și eficient, este evidentă necesitatea unui computer de bord (CGMT) performant cu capacitate de memorie cât mai mare și caracteristici superioare ale procesorului, necesare pentru actualizări ale sistemelor și aplicațiilor existente, atât și în viitor.</p> <p><b>În coroborare precizările ART. 156 din legea 98/2016:</b></p>	<p><b>Raspuns nr. 15</b></p>	<p><b>Procesor: min 1.2 Ghz, 32/64 bit Quadcore;</b></p> <p><b>Memorie RAM: min 4 GB;</b></p> <p><b>Memorie Flash: min 32 GB;</b></p> <p>Toate echipamentele din dotarea tramvaiului trebuie să respecte condițiile de utilizare pentru vehicule urbane de transport pe sine în ceea ce privește socurile, vibrațiile, perturbatiile electromagnetice etc așa cum sunt menționate și în cerințele din caietul de sarcini cap. 6.1. Specificații constructive:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- “proiectarea și executia tramvaiului trebuie să minimizeze expunerea la socuri și vibrații a călătorilor, a conducătorului de vehicul și a echipamentelor instalate”.</li> <li>- “proiectarea, executia și instalarea tuturor echipamentelor, prinderilor și a asamblajilor demontabile trebuie să fie făcute astfel încît, socurile și vibrațiile nedorite să poată fi suportate și să nu producă defectări sau scoateri din funcțiune datorita acestora;”</li> </ul>

	<p>(1) Fără a aduce atingere normelor tehnice obligatorii de la nivel național, în măsura în care sunt compatibile cu actele normative adoptate la nivelul Uniunii Europene, specificațiile tehnice se stabilesc în una dintre următoarele modalități:</p> <p>a) prin raportare la cerințe de performanță sau cerințe funcționale, inclusiv caracteristici de mediu, cu condiția ca parametri să fie suficient de preciși pentru a permite ofertanților să determine obiectul contractului și autoritățile contractante să atribuie contractul;</p> <p>b) prin trimitere la specificații tehnice și, ca ordine de prioritate, la standarde naționale care transpun standarde europene, evaluări tehnice europene, specificații tehnice comune, standarde internaționale, alte sisteme de referință tehnice înlocuite de către organismele de standardizare europene sau, în lipsa oricăror dintre acestea, la standarde naționale, la acordurile tehnice naționale sau specificații tehnice naționale referitoare la proiectarea, calcularea și execuția lucrărilor și la utilizarea produselor; fiecare trimitere este însoțită de mențiunea "sau echivalent";</p> <p>(2) Cu excepția cazului în care acest lucru este justificat de obiectul contractului, specificațiile tehnice nu precizează un anumit producător, o anumită origine sau un anumit procedeu care caracterizează produsele sau serviciile furnizate de un anumit operator economic și nici nu se referă la mărci, brevete, tipuri, la o origine sau la o producție specifică, care ar avea ca efect favorizarea sau eliminarea anumitor operatori economici sau produse.</p> <p>Având în vedere cele menționate mai sus, vă adresăm următoarele întrebări/solicitări:</p> <p>1. În vederea precizării articolului 156 (1) alineatele a și b și articolul 156 v(2), va rugăm să specificați caracteristicile minime ale CGMT, cum ar fi: câți biți, capacitatea memoriilor, tipurile de memorii solicitate etc. Mentionăm ca, lipsa de specificații tehnice a CGMT favorizează produse cu performanță redusă la un preț mai mic.</p>		
<p><b>Intrebare nr. 16</b></p>	<p>Vă rugăm să ne specificați diagonala monitorului touch screen.</p>	<p>Raspuns nr. 16</p>	<p>Diagonala monitor touchscreen: min. 10 inch</p>
<p><b>Intrebare nr. 17</b></p>	<p>Vă rugăm să ne specificați dacă se acceptă Computer gestione management trafic (CGMT) cu monitor de 7" fără touchscreen.</p>	<p>Raspuns nr. 17</p>	<p>Autoritatea contractantă își menține cerința din caietul de sarcini "Computerul gestione management trafic touchscreen, cu monitor și tastatură integrată se va instala în cabina de conducere, într-un loc ușor accesibil și cu vizibilitate</p>

			<p>maxima pentru conducatorul auto. Rolul tastaturii este de a accesa computerul gestiune management trafic. Tastatura integrata este touchscreen, iar pentru siguranta in functionare vor fi prevazute in compunerea echipamentului respectiv, in aceeasi carcasa minim 4 butoane distincte cu iluminat interior pentru functii importante.”</p> <p>Diagonala monitorului touchscreen va fi de minim 10 inch conform raspunsului nr. 16.</p>
<p><b>Intrebare nr. 18</b></p>	<p>Vă rugăm să ne specificați dacă Interfata IBIS-IP este obligatorie?</p>	<p>Raspuns nr. 18</p>	<p>Conform prevederilor caietului de sarcini, pct. 8.1 respectiv pct. 59 se solicita interfata IBIS-IP conform VDV 301 sau echivalent. Ofertantul isi va asuma raspunderea pentru solutia de interfata de comunicare oferata.</p>
<p><b>Intrebare nr. 19</b></p>	<p><b>B. Cerința:</b>  <i>„Computerul de bord CGMV să aibă suficiente mufe RJ45 pentru a conecta toate echipamentele imbarcate”.</i>  Vă rugăm să ne specificați dacă se accepta conectori Ethernet M12 in loc de RJ45.  Menționăm că, conexiunea cu M12 este mult mai sigura decat RJ45, având în vedere conditiile sinelor din Bucuresti.</p>	<p>Raspuns nr. 19</p>	<p>Se accepta utilizarea de conectori Ethernet M12. Ofertantul isi va asuma raspunderea pentru solutia de conectica oferata si va asigura in pretul contractului toate sculele, dispozitivele, adaptoarele si orice alte componente necesare asigurarii interschimbabilitatii cu solutia de conectare RJ45, pentru operatiile de mentenanta si service post garantie.</p>
<p><b>Intrebare nr. 20</b></p>	<p><b>C. Cerința:</b>  <i>„Computerul gestiune management vehicul, trebuie să poata fi utilizat pentru schimbul de informații cu intersecțiile conectate la UTC – Urban Traffic Control – aflat in exploatare la achizitor, in regim on-line, cât și pentru rularea aplicatiilor specifice PTM – Public Transport Management. CGMV va fi compatibil cu subsistemul PTM existent in cadrul Sistemului de Management al Traficului.”</i>  Referitor la această cerință, vă rugăm să ne răspundeți la ce se refera „trebuie sa poata fi utilizat” si CGMT va fi compatibil cu subsistemul PTM” si dacă integrarea este obligatorie in cadrul acestei proceduri si se include in pretul ofertei? Daca da, solicitam toate datele și detaliile necesare pentru integrare.</p>	<p>Raspuns nr. 20</p>	<p>Autoritatea contractanta va implementa in viitor in cadrul unor proiecte complementare un sistem de prioritizare a traficului in intersectii prin sisteme integrate de management al traficului care vor include si comanda semafoarelor. Computerul de gestiune management vehicul oferat ce va echipa tramvaiele va trebui sa aiba capacitatea tehnica de a integra aplicatii viitoare de management al traficului. Aceste aplicatii nu fac obiectul prezentului contract si nu vor fi incluse in oferta.</p> <p>Conform solicitarii caietului de sarcini, cap. 8.1. Computerul de bord “Computerul de bord trebuie să poata integra o aplicatie de dispecerizare și management flota. Pentru aceasta se vor utiliza doar formate, standarde și protocoale deschise, publice. Aceasta aplicatie nu face obiectul prezentului Caiet de Sarcini. CGMV va avea posibilitatea de actualizare a informațiilor în timp real utilizând o aplicatie instalata pe server.”</p>

<p><b>Intrebare nr. 21</b></p>	<p><b>D. Cerința:</b>  <i>„Computerul de bord trebuie să poata integra o aplicatie de dispecerizare și management flota. Pentru aceasta se vor utiliza doar formate, standarde și protocoale deschise, publice.” [...]</i>  <i>„Computerul de bord și magistrala de date la nivel de tramvai vor fi integrate și vor comunica datele în timp real în Sistemul de Management și Monitorizare flota achizitor.” [...]</i>  <i>„Echipamentul va înregistra, prelucra și transmite online, pe o structura tipizata, datele referitoare la funcționarea și circulația vehiculelor, pentru a putea fi preluate online de către sistemul de management de trafic.” [...]</i>  Prin urmare, vă rugăm să ne răspundeți la următoarele întrebări :  1. <b>Aplicatia de dispecerizare și management flota va fi livrata în cadrul acestei proceduri sau computerul de bord trebuie pregătit cu o astfel de aplicație?</b></p>	<p><b>Raspuns nr. 21</b></p>	<p>Aplicatiile de dispecerizare și management de flota nu fac obiectul caietului de sarcini însă computerul de bord trebuie să dispună de caracteristicile tehnice necesare, astfel încât să poată integra o astfel de aplicație în viitor.</p>
<p><b>Intrebare nr. 22</b></p>	<p>2. <b>Sistemul de Management și Monitorizare flota achizitor trebuie livrat în cadrul acestei proceduri, sau integrarea cu sistemul existent? În caz de integrare, solicităm toate datele și detaliile necesare pentru integrare.</b></p>	<p><b>Raspuns nr. 22</b></p>	<p>Sistemul de Management și Monitorizare flota nu face obiectul caietului de sarcini însă computerul de bord trebuie să dispună de caracteristicile tehnice necesare, astfel încât să poată integra o astfel de aplicație în viitor.</p>
<p><b>Intrebare nr. 23</b></p>	<p>3. <b>Aplicatia sistemului de management de trafic trebuie livrata în cadrul acestei proceduri, sau integrarea cu sistemul existent? În caz de integrare, solicităm toate datele și detaliile necesare pentru integrare.</b></p>	<p><b>Raspuns nr. 23</b></p>	<p>Aplicatia sistemului de management de trafic nu face obiectul caietului de sarcini însă computerul de bord trebuie să dispună de caracteristicile tehnice necesare, astfel încât să poată integra o astfel de aplicație în viitor.</p>
<p><b>Intrebare nr. 24</b></p>	<p><b>E. Cerința:</b>  <i>„Computerul de bord și magistrala de date la nivel de tramvai vor fi integrate și vor comunica datele în timp real în Sistemul de Management și Monitorizare flota achizitor.</i>  <i>Echipamentul va înregistra, prelucra și transmite online, pe o structura tipizata, datele referitoare la funcționarea și circulația vehiculelor, pentru a putea fi preluate online de către sistemul de management de trafic.”</i>  Referitor la această cerință, solicităm toate datele și detaliile necesare pentru integrare.</p>	<p><b>Raspuns nr. 24</b></p>	<p>Se accepta o soluție de furnizare a datelor în formate standard care să cuprindă informații cu privire la <i>funcționarea și circulația vehiculelor, pentru a putea fi preluate online de către sistemul de management de trafic.</i>   Toate datele și detaliile se vor stabili în faza de avizare a standardului de firma.</p>
<p><b>Intrebare nr. 25</b></p>	<p><b>II. Subcapitolul 7.1.7.8 – SISTEM INFOTAINMENT CU DISPLAY-URI TFT LCD – LED PENTRU INFORMAREA CĂLĂTORILOR PRECUM ȘI PENTRU DIFUZARE SPOT-JURI PUBLICITARE</b>  <b>Cerința:</b></p>	<p><b>Raspuns nr. 25</b></p>	<p>Autoritatea contractanta își menține solicitările din caietul de sarcini cap. 7.1.7.8:  <i>“Tramvaiele vor fi echipate cu sistem INFOTAINMENT cu monitoare TFT LCD-LED sau superioare pentru indicarea traseului, a poziției tramvaiului în traseu</i></p>

<p><b>Intrebare nr. 26</b></p>	<p>„Tramvaiele să fie echipate cu sistem INFOTAINMENT cu monitoare TFT LCD-LED sau superioare pentru indicarea traseului, a poziției tramvaiului în traseu și pentru difuzarea de reclame comerciale, cu proprietăți antivandalism, montate în interiorul salonului pentru călători astfel: <b>minim 4 monitoare.</b> [...] <b>Varianta constructivă va fi cu minim 2 display-uri.</b> Se acceptă soluții tehnice superioare din punct de vedere al caracteristicilor tehnice menționate în caietul de sarcini și care să respecte funcționalitățile solicitate.”</p> <p>Vă rugăm să ne precizați dacă este necesar ca fiecare dintre cele 4 monitoare ar trebui să fie formate cu câte un grup de 2 display-uri? Adica, total de 8 display-uri.</p>	<p>Raspuns nr. 26</p>	<p>și pentru difuzarea de reclame comerciale, cu proprietăți antivandalism, montate în interiorul salonului pentru călători astfel: <b>minim 4 monitoare.</b>”, respectiv</p> <p>“Varianta constructivă va fi cu minim două display-uri. Se accepta soluții tehnice superioare din punct de vedere al caracteristicilor tehnice menționate în caietul de sarcini și care să respecte funcționalitățile solicitate.”</p> <p>Aceste cerințe se vor interpreta în sensul ca toate cele minim 4 monitoare reprezintă minim 8 display-uri.</p> <p>De asemenea, se accepta și soluții tehnice superioare din punct de vedere al caracteristicilor tehnice menționate în caietul de sarcini și care să respecte funcționalitățile solicitate, cum ar fi minim 4 monitoare format “ultrawide” cu diagonala monitor: min. 38 inch TFT (2 display-uri virtuale într-un singur monitor “ultrawide”).</p>
<p><b>B. Cerința:</b> „Sistemul va fi certificat pentru utilizarea pe vehicule feroviare de transport călători”.</p> <p>Vă rugăm să ne răspundeți dacă Computerul de bord (CGMV) trebuie să fie certificat pentru aplicatii feroviare?</p>	<p>Aceasta mențiune este specificata in caietul de sarcini la cap. 7.7.7.8. “SISTEM INFOTAINMENT CU DISPLAY-URI TFT LCD - LED PENTRU INFORMAREA CĂLĂTORILOR PRECUM ȘI PENTRU DIFUZARE SPOT-URI PUBLICITARE”, respectiv “Sistemul va fi certificat pentru utilizarea pe vehicule feroviare de transport călători.”</p> <p>Cu toate acestea, toate echipamentele din dotarea tramvaiului trebuie să respecte condițiile de utilizare pentru vehicule urbane de transport pe sine în ceea ce privește socurile, vibrațiile, perturbările electromagnetice etc așa cum sunt menționate și în cerințele din caietul de sarcini cap. 6.1. Specificatii constructive:</p> <p>“proiectarea și execuția tramvaiului trebuie să minimizeze expunerea la socuri și vibrații a călătorilor, a conducătorului de vehicul și a echipamentelor instalate”;</p> <p>“proiectarea, execuția și instalarea tuturor echipamentelor, prinderilor și a asamblajilor demontabile trebuie să fie făcute astfel încât, socurile și vibrațiile nedorite să poată fi suportate și să nu producă defectări sau scoateri din funcțiune datorita acestora.”</p>		

<p><b>Intrebare nr. 27</b></p>	<p><b>III. Capitolul 2 – DOCUMENTE DE REFERINȚĂ</b>  <b>A. Cerința:</b>  <i>„Proiectarea, construcția și exploatarea tramvaiului să se realizeze cu respectarea legilor, normelor și reglementărilor în vigoare privind apararea împotriva incendiilor [...]”</i>  Vă rugăm să ne specificați dacă și Computerul de bord - CGMT trebuie să fie certificat pentru apararea împotriva incendiilor?</p>	<p>Raspuns nr. 27</p>	<p>Autoritatea contractanta isi mentine solicitarea din caietul de sarcini “Tramvaiul trebuie să fie realizat în conformitate cu documentele de standardizare și reglementările în vigoare în România și pe plan internațional privind condițiile tehnice specifice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele urbane de transport pe șine.”</p>
<p><b>Intrebare nr. 28</b></p>	<p><b>IV. Subcapitolul 8.2. - MAGISTRALA DE DATE TRAMVAI</b>  <b>B. Cerința:</b>  <i>„Tramvaiul va fi dotat cu o magistrala de date standardizate care să permită computerului de bord să comunice cu toate echipamentele și instalațiile de pe tramvai care trebuie să fie monitorizate în sistem de multiplexare. Sistemul de multiplexare este integrat cu sistemul de comunicare voce/date GSM 4G și sistemul WLAN pentru a permite transferul de date de la vehicul la dispecerat în timp real. Erorile sunt raportate automat, atât modulului de management al traficului, cât și celui de întreținere. De asemenea, sistemul va asigura conectarea on-line a echipamentelor Sistemului Automat de Taxare.</i>  <i>În timpul operării normale, conducatorul de vehicul va putea vedea la bord parametri de stare pentru diversele agregate ale vehiculului.</i>  Computerul de bord și magistrala de date la nivel de tramvai vor fi integrate și vor comunica datele în timp real în Sistemul de Management și Monitorizare flota achiziționului (sistem web-based).”  În ceea ce privește cerințele respective, vă rugăm să ne răspundeți la următoarele întrebări :</p> <p>1. Dispeceratul căruia i se va transmite date de la vehicul prin sistemul de comunicare voce/date GSM 4G și sistemul WLAN există sau va fi pregătit pentru transferul de date?</p>	<p>Raspuns nr. 28</p>	<p>Autoritatea Contractanta detine un dispecerat. Transferul de date între vehicule și acest dispecerat se va face în baza echipamentelor solicitate prin capitolul 8 - COMPUTERUL DE BORD și MAGISTRALA DE DATE din Caietul de Sarcini, respectiv server și computere.</p>
<p><b>Intrebare nr. 29</b></p>	<p>2. Sistemul de Management și Monitorizare flota achiziționului (sistem web-based) prin care se comunică datele în timp real de la Computerul de bord și magistrala de date la nivel de tramvai trebuie livrat în cadrul acestei proceduri?</p>	<p>Raspuns nr. 29</p>	<p>Sistemul de Management și Monitorizare flota achiziționului (sistem web-based) nu face obiectul prezentului caiet de sarcini și a prezentei proceduri așa cum este menționat și în caietul de sarcini cap. 8.1. “Computerul de bord trebuie să poată integra o aplicație de dispecerizare și management flota. Pentru aceasta se vor utiliza doar formate, standarde și protocoale deschise, publice. Această aplicație nu face obiectul prezentului Caiet de Sarcini.”</p>
<p><b>Intrebare</b></p>	<p><b>V. Capitolul 63 – INSTALAȚIE DE SUPRAVEGHERE VIDEO</b></p>	<p>Raspuns</p>	<p>Conform cerințelor caietului de sarcini Anexa 12 “ Ofertantul va prezenta</p>

nr. 30	<p><b>A. Cerința:</b>  <i>„Înainte de expirarea perioadei de garanție furnizorul va face pe costurile sale up-grade la instalația de supraveghere video”,  Vă rugăm să ne precizați dacă upgradare se refera doar la soft.</i></p>	nr. 30	<p>angajamentul term privind livrarea gratuită a programului software în original în limba română cu drept de utilizare neexclusiv pentru durata de viață a tramvaiului și a oricărui up-grade care va apărea în timpul duratei de viață a vehiculului.”</p> <p>Conform Anexei 12.6 LISTA SOFT-JRILOR DE APLICAȚIE LA CARE ACHIZITORUL ARE DREPT DE UTILIZARE NEEEXCLUSIVA INCLUSIV CU POSIBILITATEA MODIFICARII PARAMETRIILOR “ Livrarea softuri-lor, inclusiv facilități de up-grade, nominalizate este obligatorie (Condiție eliminatorie).”</p>
Intrebare nr. 31	<p><b>VI. Capitolul 7.1.7.11 - BORDUL DIN CABINA DE CONDUCERE</b>  <b>A. Cerința:</b>  <i>„Pe bord si in cabina de conducere se vor amplasa obligatoriu echipamentele sistemului de taxare si echipamentul de comanda a sistemului VECOMVETAG (transponder) pentru comanda de la distanta a macazurilor”,  Vă rugăm să ne specificați dacă interfața CGMT cu VECOMVETAG este solicitata.</i></p>	Raspuns nr. 31	<p>Conform solicitărilor din caietul de sarcini “în cabina de conducere se va amplasa obligatoriu echipamentul de comanda a sistemului VECOMVETAG (transponder) sau echivalent, butoanele acestuia putând fi acționate cu mana dreapta. Panoul de control a transponderului va fi prevăzut obligatoriu cu posibilitati de comanda prin butoane (înainte, stanga, dreapta, RTS) și posibilitati de identificare ale tramvaiului.”</p>
Intrebare nr. 32	<p><b>I. Subcapitolul 8.1. COMPUTERUL DE BORD (CGMV)</b>  <b>A. Cerința:</b>  <i>“CGMV (computer de gestiune management vehicul) va avea suficiente mufe RJ45 pentru a conecta toate echipamentele imbarcate (sistem automat de taxare, infotainment, numărare călători etc)”;</i>  Vă rugăm să ne specificați dacă interfața CGMT cu sistem automat de taxare este obligatorie în cadrul acestei proceduri și se include în prețul ofertei? Dacă da, solicitam toate datele și detaliile necesare pentru întefatare.</p>	Raspuns nr. 32	<p>Autoritatea contractanta isi mentine solicitarea din caietul de sarcini CGMV (computer de gestiune management vehicul) va avea suficiente mufe RJ45 pentru a conecta toate echipamentele imbarcate (sistem automat de taxare, infotainment, numărare călători etc).</p> <p>Ofertantul va realiza in pretul contractului solutia tehnica de interconectare intre computerul CGMV si sistemul automat de taxare si isi va asuma solutia tehnica adoptata.</p>
Intrebare nr. 33	<p><b>73.1 Garanție</b>  Activitatea de întreținere și de întreținere zilnică va fi efectuată de Achizitor pe costurile sale în locațiile desemnate de Achizitor.  Vă rugăm să confirmați că responsabilitatea acestor Lucrări este exclusiv asupra Achizitorului, dat fiind că personalul său execută lucrările.</p>	Raspuns nr. 33	<p>Autoritatea contractanta isi mentine solicitarile din caietul de sarcini Cap. 73.1. <b>Garanție</b>  “Activitatea de mentenanta si intretinere zilnica se va realiza de catre Achizitor pe costurile acestuia in locatiile desemnate de Achizitor.  Prin activitate de întreținere și mentenanță zilnică se înțelege totalitatea lucrărilor executate de Achizitor de tipul inspecție tehnică zilnică pentru verificarea stării normale de funcționare a tramvaiului și înlocuirea de componente cu valoare mica sau materiale consumabile (uleiuri, unsoari,</p>

	<p>Personalul va fi instruit de Furnizor.</p> <p>Activitatea de întreținere și mentenanță zilnică înseamnă toate lucrările efectuate de Achizitor ca un tip de inspecție tehnică zilnică pentru a verifica starea normală de funcționare a tramvaiului și a înlocui componentele sau consumabilele cu valoare scăzută (uleiuri, unsoari, lichide, becuri, centuri, filtre etc. ), în conformitate cu legislația în vigoare în România privind traficul rutier și transportul public de călători.</p>		<p>lichide, becuri, curele, filtre etc), conform legislației în vigoare în România privind circulația rutieră și transportul public de călători.</p> <p>Activitatea de întreținere și mentenanță zilnică se desfășoară în totalitate în locațiile Achizitorului prevăzute în anexa la contract.</p> <p>Manopera va fi executată de personalul desemnat de Achizitor pe cheltuiela Achizitorului;</p> <p>Notă: personalul pentru această activitate va fi instruit și autorizat de Furnizor; Furnizorul va asigura avizarea operațiunilor și a calificării execuției, cu asumarea întregii responsabilități asupra acestora, pentru perioada de garanție tip full warranty.”</p> <p>Având în vedere ca aceasta activitate se desfășoară de către personal instruit și autorizat de Furnizor, acesta răspunde de întreaga activitate de mentenanță și întreținere zilnică cu respectarea perioadei de garanție a funcționării („FULL WARRANTY”) fără defectiuni a tramvaiului minim 60 de luni sau minim 300.000 km de la data încheierii procesului verbal de recepție pentru tramvai în ansamblu și toate componentele acestuia.</p>
<p><b>Intrebare nr. 34</b></p>	<p>Vă rugăm să precizați ce legi sunt prevăzute în acest context?</p> <p>Serviciul de reparații grele în timpul perioadei de garanție a tramvaiului poate fi efectuat la atelierul de servicii al Furnizorului pe costul Furnizorului. Descrierea reparațiilor grele va fi detaliată în acordul de garanție.</p> <p>Cine este responsabil pentru asamblarea roților, eventual ridicarea și rotirea boghiurilor? În cazul în care strungul și macaralele de ridicare se găsesc în Depozitul Achizitorului, cum ar putea Furnizorul să aibă acces la ele?</p>	<p>Raspuns nr. 34</p>	<p>Referitor la Activitatea de mentenanță și întreținere zilnică aceasta se realizează conform OUG 195/2002 și regulamentul de aplicare</p> <p>Autoritatea contractantă își menține solicitările din caietul de sarcini cap. 73.2. REMEDIEREA DEFECTIUNILOR ÎN TG</p> <p>“Ofertantul va garanta realizarea, pe costurile sale, a tuturor reparațiilor, înlocuirilor și modificărilor impuse de incidentele tehnice rezultate în cadrul unei exploatare normale a tramvaielor, precum și a celor constatate la revizie atunci când sunt defectiuni în termen de garanție, defectiuni sistematice și vicii ascunse. Pentru aceasta Furnizorul va stabili o grupa de specialiști de servicii la sediul achizitorului.</p> <p>Service-ul se va realiza în unitățile de exploatare ale achizitorului. Pentru reparații grele în termenul de garanție Furnizorul va realiza reparațiile în service-ul propriu pe costurile sale inclusiv transportul tramvaielor în service. Furnizorul va remedia toate defectele care apar în perioada de garanție, integral, pe costurile sale, inclusiv manopera necesară.”</p> <p>Cap. 5 CONDITII PRIVIND INFRASTRUCTURA</p> <p>Tramvaiele vor fi exploatate și întreținute cu ajutorul facilităților existente în unitățile de exploatare ale achizitorului la data semnării contractului (strung bandaje, rampe de ridicare, platforme de lucru la înălțime, macarale, etc).</p> <p>Ofertantul va include în prețul contractului orice scule, dispozitive, SDV-uri specifice inclusiv tehnologia de lucru cu acestea și eventualele licențe, dacă</p>



			<p>dotarile existente la achizitor nu satisfac nevoile de exploatare și întreținere în bune condiții ale tramvaiului.”</p> <p>Precizarile din caietul de sarcini se vor interpreta în sensul ca Furnizorul raspunde de asigurarea tuturor condițiilor necesare pentru realizarea tuturor activitatilor în unitatile de exploatare ale Achizitorului. Pentru reparatii grele care nu se pot realiza în locatiile Achizitorului Furnizorul va realiza reparatiile în service-ul propriu pe costurile sale inclusiv transportul tramvaielor în service așa cum este precizat în caietul de sarcini.</p> <p>Conform solicitării caietului de sarcini cap. 76 DISPOZITII FINALE “Achizitorul va organiza o vizita a ofertantilor interesati la facilitățile sale de mentenanță cu 15 zile înainte de data deschiderii ofertei.</p> <p>Cu aceasta ocazie se va face și vizitarea unităților desemnate de achizitor în anexa la contract în care vor funcționa noile tramvaie pentru cunoașterea facilităților de întreținere și exploatare existente la achizitor. În acest fel furnizorul va putea include în oferta SDV-urile și dispozitivele de lucru necesare.”</p>
<p><b>Intrebare nr. 35</b></p>	<p>Furnizorul va stabili un reprezentant permanent de service în unitățile de operare zilnice care să se ocupe de defectele care apar în perioada de garanție.</p> <p>Cumpărătorul va oferi oficiu / spațiu pentru personal și depozit pentru piese de schimb, consumabile etc. pentru o perioadă de 5 ani sau 300 000 km? Care sunt condițiile unei astfel de prevederi?</p>	<p>Raspuns nr. 35</p>	<p>Da. În funcție de disponibilitati, Autoritatea Contractanta va pune la dispozitie spatiul necesar. Conform prevederilor contractuale “14.1.4 La cererea furnizorului, Achizitorul ii va pune la dispozitie gratuit spatiul necesar in functie de posibilitatile fiecarui depou pentru depozitarea materialelor si pieselor pe care furnizorul le va folosi in perioada de garantie”.</p>
<p><b>Intrebare nr. 36</b></p>	<p>Service-ul va fi efectuat în unitățile de operare ale Achizitorului. Pentru reparații grele în perioada de garanție, Furnizorul va efectua reparații în propriul service pe costurile sale, inclusiv transportul tramvaiului în service. Vă rugăm să estimați aceste costuri de transport ale tramvaielor către instalația furnizorului?</p>	<p>Raspuns nr. 36</p>	<p>Estimarea acestor costuri trebuie realizata de catre ofertant. Autoritatea Contractanta nu cunoaste date referitoare la service-urile ofertantilor.</p>
<p><b>Intrebare nr. 37</b></p>	<p>73.5. Indicatori de fiabilitate, durata de funcționare garantată fără reparații generale</p> <p>Nerespectarea indicatorului de disponibilitate de minimum 95% va determina o penalizare proporțională cu nerealizarea înregistrată care va fi optată din garanția de bună execuție. Fiecare tramvai trebuie să fie disponibil din punct de vedere tehnic minim 347 de zile pe an dintr-un total de 365. Sunt excluse daunele cauzate de accidente rutiere sau actele de vandalism.</p>	<p>Raspuns nr. 37</p>	<p>Conform prevederilor contractuale cap. 19.6.5</p> <p>„Calculul disponibilitatii se realizeaza la nivel de an pentru fiecare tramvai in parte si pentru întreg lotul de tramvaie. Practic, in fiecare zi trebuie sa existe disponibil un numar de tramvaie de minim 95 % din parcul livrat. De asemenea, fiecare tramvai trebuie sa fie disponibil din punct de vedere tehnic minim 347 zile pe an din totalul de 365. Sunt excluse defectiunile cauzate de accidente de circulatie sau actele de vandalism. Disponibilitatea fiecarui tramvai, trebuie sa fie de 347 de zile pe an, diferenta de 18 zile de imobilizare</p>

	<p>În cazul în care un tramvai este în mentenanță preventivă, este considerat disponibil?</p> <p>Cum veți calcula disponibilitatea: De exemplu - dacă un tramvai nu este disponibil 2 ore din 24 ore - este considerat indisponibil 2 / 24h sau 24h?</p> <p>Disponibilitatea va fi calculată pe toate tramvaiele livrate sau Achizitorul intenționează să aibă câteva tramvaie ca tramvaie de rezervă?</p>		<p>pe an este pentru realizarea mentenanței (reviziei) planificate. Aceste revizii planificate obligatorii, se aplica în cadrul unui program anual, respectiv, din numărul total de 365 de zile raman 347 de zile disponibile pentru functionare efectiva cu calatori.”</p> <p>Da, disponibilitatea se calculeaza pentru toate tramvaiele livrate.</p> <p>Cele doua situatii respectiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Imobilizarea în termenul de garantie al tramvaiului;</li> <li>- Nerealizarea disponibilitatii minime de 95%</li> </ul> <p>Sunt total diferite și conform prevederilor contractului se penalizeaza separat.</p> <p>Aceste aspecte au fost clarificate și prin adresa D.P. nr. 356 postata în SICAP în data de 12.02.2019 ( Raspuns nr. 15 la întrebarea 15).</p>
<p><b>Întrebare nr. 38</b></p>	<p>Subiect: Boghiu</p> <p>Art. 13. Caiet de sarcini</p> <p>Înțelegem că Autoritatea Contractantă dorește să achiziționeze și să opereze tramvaie cu boghiuri liber pivotante. Vă rugăm să confirmați că boghiurile liber pivotante asigură separarea rotației boghiului de inerția (momentul) caroseriei.</p>	<p>Raspuns nr. 38</p>	<p>Aceasta cerinta se va interpreta în sensul ca boghiul va avea o miscare relativa de rotatie fata de caroserie astfel incat sa fie asigurate performantele solicitate prin caietul de sarcini cap. 6.1. Specificatii constructive.</p> <p>Ofertantul va prezenta în oferta tehnica sistemul de pivotare al boghiului oferat.</p>
<p><b>Întrebare nr. 39</b></p>	<p>Subiect: Cursul de schimb:</p> <p>Licitatia a fost publicată în 11.12.2018</p> <p>Suma: 845 687 394 RON</p> <p>Cursul valutar de 11.12 - Data publicării anunțului de participare</p> <p>1 EUR = 4.6569 RON</p> <p>Suma în EUR: 181 598 787</p> <p>Cursul de schimb din 14.02.2019 - Data actuală</p> <p>1 EUR = 4.7401 RON</p> <p>Suma în EUR: 178 411 298</p> <p>Deoarece majoritatea producătorilor mondiali sunt interesați de această licitație, vă rugăm să înghețați cursul de schimb conform datei publicării anunțului de participare.</p>	<p>Raspuns nr. 39</p>	<p>Conform Fișei de data a achiziției cursul de schimb va fi cursul anunțat de B.N.R. din ziua publicării anunțului în SICAP.</p>

<p><b>Intrebare nr. 40</b></p>	<p>Financiare și asigurări: Draft contract de furnizare de produse 10. 1. ) Furnizorul are obligația de a constitui garanția de bună execuție a contractului pe toată perioada derulării contractului, în termen de 5 zile lucratoare de la data semnării contractului și înregistrarea contractului în Registrul Unic de Contracte existent la Direcția Proceduri Achiziții. Vă rugăm să descrieți procesul de înregistrare a contractului. Cum va fi informat Furnizorul despre finalizarea procesului de înregistrare? Pin urmare, termenul pentru prezentarea garanției bancare va începe de la data înregistrării?</p>	<p>Raspuns nr. 40</p>	<p>Înregistrarea contractului în Registrul Unic de Contracte existent la Direcția Proceduri Achiziții se face imediat după semnarea lui de către ambele părți. Contractul va fi transmis (înmănat) furnizorului sau reprezentantului legal al acestuia în aceeași zi în care a fost semnat și înregistrat.</p>
<p><b>Intrebare nr. 41</b></p>	<p>10.3. Garanția de bună execuție ar trebui să acopere orice daune în executarea contractului, inclusiv în timpul perioadei de garanție a produselor. De ce ar trebui să existe o garanție de bună execuție valabilă pentru perioada de garanție? Pentru daunele în perioada de garanție va fi emisă o altă garanție bancară în conformitate cu 10.6. conform practicii marcate standard , garanția de bună execuție trebuie să fie valabilă până la data livrării ultimului vehicul. Este posibil să se reducă garanția de bună execuție proporțional după livrarea fiecărui vehicul?</p>	<p>Raspuns nr. 41</p>	<p>Conform modelului de contract, „10.6. Garanția tehnică de buna execuție a contractului: este distincta de garantia de buna executie a contractului de furnizare. 10.7 Garanția tehnică de buna execuție a contractului se constituie în LEI, prin scrisoare bancară de garanție tehnică, sau printr-un instrument de garantare, cu valabilitate pentru întreaga perioada de derulare a contractului, emis de o institutie de credit din Romania sau din alt stat sau de o societate de asigurari, depusa la sediul Achizitorului cu 30 de zile înainte de expirarea garanției de buna execuție a contractului. 10.9. In cazul neconstituirii garanției tehnice de buna execuție Achizitorul va executa garanția de buna execuție. 10.10. Garanția tehnică de buna execuție se va elibera in etape, în termen de 15 zile de la ieșirea din garanție a fiecarui lot de cate 25 de tramvale, cate 25% din totalul garantiei.</p>
<p><b>Intrebare nr. 42</b></p>	<p>10.6. Garanția tehnică de bună execuție Acest instrument este garanția? Pentru obligațiile furnizorului în perioada de garanție a vehiculelor? Ne puteți furniza draftul de redactare a garanției?</p>	<p>Raspuns nr. 42</p>	<p>Conform modelului de contract, „10.6. Garanția tehnică de buna execuție a contractului: este distincta de garantia de buna executie a contractului de furnizare. 10.7 Garanția tehnică de buna execuție a contractului se constituie în LEI, prin scrisoare bancară de garanție tehnică, sau printr-un instrument de garantare, cu valabilitate pentru întreaga perioada de derulare a contractului, emis de o institutie de credit din Romania sau din alt stat sau de o societate de asigurari, depusa la sediul Achizitorului cu 30 de zile înainte de expirarea garanției de buna execuție a contractului. 10.10. Garanția tehnică de buna execuție se va elibera in etape, în termen de 15 zile de la ieșirea din garanție a fiecarui lot de cate 25 de tramvale, cate 25% din totalul garantiei.</p>

<p><b>Intrebare nr. 43</b></p>	<p>10.13 Garanția de returnare a avansului</p> <p>Ne puteți furniza draftul de redactare a garanției de returnare a avansului?</p> <p>11.3. a) tramvatele vor fi primite de Achizitor după prezentarea unora dintre documente, inclusiv polița de asigurare RCA de 24 de luni</p> <p>11.3. b) documentele pentru fiecare tramvai vor include polița de asigurare RCA pentru fiecare tramvai valabilă pentru o perioadă de 6 luni de la livrare.</p> <p>Polița de asigurare RCA este asigurarea de răspundere civilă? Furnizorul, în calitate de producător al vehiculelor feroviare, are o politică globală de asigurare pentru toate produsele. Nu este practica standard a pieței de a avea o asigurare de răspundere pentru produse pentru fiecare contract sau pentru fiecare tramvai.</p> <p>Este posibil, înainte de predarea primului tramvai, să prezentăm certificatul de asigurare, care să confirme existența asigurării de răspundere pentru produse a Furnizorului pentru România?</p>	<p>Raspuns nr. 43</p>	<p>In conformitate cu prevederile articolului 4 din HG nr. 264 din 13 martie 2003, care reglementează stabilirea acțiunilor și categoriilor de cheftuieii, criteriilor, procedurilor și limitelor pentru efectuarea de plăți în avans din fonduri publice:</p> <p>(1) Ordonatorul de credite are obligația de a solicita contractului un instrument de garantare emis în condițiile legii de o societate bancară sau de o societate de asigurări.</p> <p>(1^1) Garanția din instrumentul de garantare prevăzut la alin. (1) trebuie să fie irevocabilă și să prevadă că plata garanției se va executa necondiționat, respectiv la prima cerere a beneficiarului, pe baza declarației acestuia cu privire la culpa persoanei garantate.</p> <p>(3) Garanția de returnare a avansului trebuie să fie acoperitoare atât pentru recuperarea avansului acordat, cât și pentru repararea prejudiciilor ce ar putea fi aduse prin imobilizarea fondurilor publice, în cazul neîndeplinirii sau îndeplinirii necorespunzătoare a obligațiilor contractuale ce derivă din acordarea avansului.</p> <p>De asemenea, conform articolului 5 din Hotărârea mai sus menționată:</p> <p>(1) Ordonatorul de credite acordă avansul numai după constituirea garanției de returnare a avansului de către beneficiarii de avansuri care au această obligație și numai dacă sunt asigurate condițiile pentru începerea îndeplinirii obligațiilor rezultate din contract.</p> <p>(2) Sub sancțiunea solicitării de daune-interese, beneficiarul de avans nu are dreptul de a utiliza avansul în alt scop decât cel pentru care a fost destinat, potrivit contractului încheiat.</p> <p>Legislația în vigoare nu impune un model standard de garanție de returnare a avansului, ci respectarea prevederilor mai sus menționate.</p>
<p><b>Intrebare nr. 44</b></p>	<p>15.3. Modalitatea de plată - în cazul în care plata nu pot fi efectuată din cauza unor situații neprevăzute în legătură cu contul bancar și/sau alocarea bugetară - nu vor exista penalizări sau dobânzi în favoarea Furnizorului.</p> <p>Furnizorul nu poate gestiona un astfel de risc, că nu va exista alocare bugetară la data plății. În cazul în care plata nu va fi transferată în</p>	<p>Raspuns nr. 44</p>	<p>Autoritatea contractantă își menține solicitarea din caietul de sarcini cap.1.1. Generalități „Furnizorul va asigura în prețul contractului polița de asigurare RCA pentru fiecare tramvai, valabilă pe o perioadă de 6 luni de zile de la livrare, cu excepția tramvaiului cap serie, la care polița va fi valabilă 24 de luni.”</p> <p>În cazul în care Achizitorul nu onorează facturile în termenul stabilit potrivit clauzei 15.1. din Contract, acesta are obligația de a plăti la solicitarea Furnizorului, ca majorări de întârziere, dobânda legală penalizatoare aferentă sumei datorate pentru fiecare zi de întârziere până la îndeplinirea efectivă a obligațiilor, conform prevederilor Legii nr. 72/2013, privind măsurile pentru combaterea întârzierii în executarea obligațiilor de plată a unor sume de bani</p>

	<p>conformitate cu data scadenței, Furnizorul poate avea dreptul la plata dobânzii de întârziere în conformitate cu legislația românească.</p>		<p>rezultând din contracte încheiate între profesioniști și între aceștia și autorități contractante”.</p> <p>Autoritatea contractantă justifică conținutul clauzei 19.5 din Contract - care are ca obiect aplicarea comparabila a penalităților pentru ambele părți contractante după cum urmează :”Contractelor de achiziție publică, comparativ cu cele de drept privat li se aplica regulii mai tehnice, administrația are limite de acțiune, are o competență legată, fiind ținută de dispozițiile legale și de satisfacerea interesului general, iar particularul este ținut de clauzele exorbitante derogatoriu propuse și impuse de administrație” .</p> <p>În acest context executarea obligațiilor de plată a unor sume de bani rezultând din contracte încheiate între profesioniști și autorități contractante este reglementată prin Legea nr. 72/2013, actualizată, unde la art.4 se precizează:” Dacă părțile nu au stabilit nivelul dobânzii pentru plata cu întârziere, se va aplica dobânda legală penalizatoare, calculată potrivit art. 3 din Ordonanța Guvernului nr. 13/2011 privind dobânda legală remuneratorie și penalizatoare pentru obligații bănești, precum și pentru reglementarea unor măsuri financiar-fiscale în domeniul bancar, aprobată prin Legea nr. 43/2012.</p>
<p><b>Intrebare nr. 45</b></p>	<p>Formular nr. 13. Model - garanție de bună execuție</p> <p>Banca emitentă trebuie să prelungească valabilitatea garanției la cererea Primăriei Municipiului București dacă nu a fost emisă nota la sfârșitul livrării contractului cu 28 de zile înainte de data expirării.</p> <p>Garanția bancară este angajamentul băncii de a plăti o anumită sumă de bani în cadrul valabilității garanției. Ea este emisă în numele Furnizorului pe baza contractului de credit bancar și a cererii respective semnate de Furnizor. Banca nu poate prelungi valabilitatea la cererea Primăriei. Obligația de a prelungi valabilitatea garanției se află în sarcina Furnizorului, pe baza condițiilor contractuale.</p> <p>Este posibil să se introducă în contract condițiile în care Furnizorul este responsabil să prelungească garanția în cazul în care livrarea ultimului vehicul este amânată? De exemplu. Cu 30 de zile înainte de expirarea garanției?</p>	<p><b>Raspuns nr. 45</b></p>	<p>Autoritatea contractanta considera ca nu este necesară introducerea unei clauze contractuale pe această speță. Furnizorul va fi atenționat în timp util să-și prelungească valabilitatea garanției de bună execuție.</p>
<p><b>Intrebare nr. 46</b></p>	<p>Data depunerii ofertei</p> <p>La data de 12 februarie 2019, Autoritatea Contractantă din București a publicat un set de răspunsuri la întrebările potențialilor ofertanți. Unele răspunsuri au modificat considerabil specificația tehnică. Deoarece</p>	<p><b>Raspuns nr. 46</b></p>	<p>Prin masurile de remediere Autoritatea Contractanta a prelungit termenul de depunere a ofertelor pana la data de 15.03.2019. Autoritatea Contractanta nu a „modificat considerabil specificatia tehnica” prin raspunsurile publicate, ci din contra masurile de remediere comunicate au avut rolul de a deschide si</p>

<p><b>Intrebare nr. 47</b></p>	<p>răspunsurile au fost publicate cu doar 31 de zile înainte de termenul limită al ofertei, solicităm să prelungim termenul de depunere a ofertelor până la data de 15 aprilie 2019; astfel încât ofertanții să poată prezenta o ofertă calitativă. Această solicitare de prelungire este conformă cu abordarea nediscriminatorie a tuturor potențialilor ofertanți, pentru a avea suficient timp pentru a-și pregăti oferta după o modificare substanțială a documentației de atribuire.</p>	<p>Raspuns nr. 47</p>	<p>mai mult competitivă.</p>
<p><b>Intrebare nr. 47</b></p>	<p>Conform prevederilor caietului de sarcini, cap. 73.6, în cazul în care în intervalul de 8 ani sau pe parcursul primilor 480.000 km, o avarie sau o uzura anormală se repeta la mai mult de 6% din tramvaiele livrate, acesta reprezintă un defect sistematic de concepție sau de fabricație. În acest caz, furnizorul este obligat să proiecteze și să înlocuiască sau să repare, pe cheltuiala proprie, elementul defect, la toate repetate la instalațiile de siguranță circulației, indiferent de procentul de defecte se vor aplica pe costurile Furnizorului, masuri de remediere. Furnizorul va fi responsabil de remedierea viciilor ascunse pe cheltuiala sa, conform prevederilor legislației în domeniu. Vicul ascuns reprezintă o deficiență calitativă a unui produs livrat care nu a fost cunoscut și nici nu putea fi cunoscut de către beneficiar prin mijloace obișnuite de verificare, motiv pentru care nu pot fi specificate limitări de timp și kilometraj. Aceste cerințe privind defecțiunile sistematice și viciile ascunse se încadrează în condițiile privind siguranța circulației și se referă la necesitatea corecției prin reproiectare și/sau înlocuire pentru piese/echipamentul defect la tot parcursul de vehicule de același tip livrat. Având în vedere că în ultimii ani producătorii de vehicule pun în practică legal și uzual această procedură de a „rechema în service” toate vehiculele de același tip pentru remedierea unei/unor defecțiuni sistematice sau vicii ascunse considerăm ca retragerea a 6% din tramvaiele livrate cu defecte sistematice va crea probleme mari în exploatare, cu atât mai mult cu cât tramvaiele fac parte din sistemul de transport public de persoane, un serviciu de interes public general. Serviciul public de transport local se realizează în condițiile îndeplinirii tuturor obligațiilor de exploatare, a obligațiilor de transport și a obligațiilor tarifare, nerespectarea sau neîndeplinirea acestora atragând raspunderea disciplinara, patrimonială, civilă, contravențională sau penală, după caz. Î: Furnizorul NU este responsabil pentru tramvaie pe o perioadă de 8 ani;</p>	<p>Raspuns nr. 47</p>	<p>Asa cum este solicitat prin caietul de sarcini cap. 73.6 DEFECTIUNI SISTEMATICE și VICII ASCUNSE „furnizorul este obligat să proiecteze și să înlocuiască sau să repare, pe cheltuiala proprie, elementul defect, la toate tramvaiele”. De asemenea, Autoritatea contractantă își menține solicitarea din caietul de sarcini „în cazul în care în intervalul de 8 ani sau pe parcursul primilor 480.000 km, o avarie sau o uzura anormală se repeta la mai mult de 6% din tramvaiele livrate, acesta reprezintă un defect sistematic de concepție sau de fabricație.” În legătura cu afirmatia dumneavoastră „considerăm ca retragerea a 6% din tramvaiele livrate cu defecte sistematice va crea probleme mari în exploatare, cu atât mai mult cu cât tramvaiele fac parte din sistemul de transport public de persoane, un serviciu de interes public general. Serviciul public de transport local se realizează în condițiile îndeplinirii tuturor obligațiilor de exploatare, a obligațiilor de transport și a obligațiilor tarifare, nerespectarea sau neîndeplinirea acestora atragând raspunderea disciplinara, patrimonială, civilă, contravențională sau penală, după caz.” Va aducem la cunoștință ca pentru aceste aspecte sunt stabilite prin contract clauze penalizatoare tinând cont și de faptul că „orice contract cu o entitate publică centrală sau locală cuprinde clauze ce pot fi considerate exorbitante pentru particulari, data fiind calitatea aparte a beneficiarului și destinația vizând interesul public a contractului. În consecință, se reține că și contractele de achiziție publică presupun 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” conform Deciziei CNSC nr. 64/C/3596 din 14.01.2019.</p>

	<p>după perioada de 5 ani de garanție completă, Furnizorul nici măcar nu întreține vehiculele. Termenul de uzura anormală nu este definit clar</p> <p>Solicităm să definim într-un mod mai detaliat cum va fi estimată valoarea de 6%.</p> <p><b>De exemplu:</b></p> <p>Într-o perioadă de 8 ani de monitorizare, se poate întâmpla ca pe 6 tramvaye să existe diferite defecte la ușă - aceasta se va referi la diferite componente defecte din diferite motive. Se va calcula acest procent ca fiind de 6% din numărul total al acestei componente (uși) pe 100 de tramvaye?</p>		
<p><b>Intrebare nr. 48</b></p>	<p>Cu referire la termenul de prezentare a Standardului de firma, in conformitate cu precizările din cadrul caietului de sarcini pct. 1.1 Generalitati, se menționează ca acesta trebuie prezentat <i>in termen de 6 luni de la data semnării contractului... Oferantul se obliga de a supune avizării Achizitorului standardul de firma ....</i></p> <p><i>Va rugam sa confirmati, ca furnizorul va aviza Achizitorului Standardul de firma in termen de 6 luni de la semnarea contractului.</i></p>	<p>Raspuns nr. 48</p>	<p>Autoritatea contractanta isi mentine solicitarea din caietul de sarcini "in termen de 6 luni de la data semnării contractului cu ofertantul declarat câștigător, acesta este obligat de a supune avizării Achizitorului standardul de firma de produs și proiectul tehnic care vor fi prezentate în forma ceruta de reglementările legale în România."</p>
<p><b>Intrebare nr. 49</b></p>	<p><b>I. INTREBARI GENERALE</b></p> <p>Va rugam sa acceptati prelungirea termenului de depunere a ofertelor pana la data de <u>15.04.2019</u> astfel incat sa fie respectate prevederile articolului 152 din Legea 98/2016 privind achizițiile publice si ofertantii sa beneficieze de un termen suficient de mare pana la depunerea ofertelor, avand in vedere (i) complexitatea proiectului, (ii) prelungirea termenului de adresare a intrebărilor de clarificare si implicit a primirii raspunsurilor din partea autorității dar si (iii) perioadele pentru care procedura a fost suspendata ca urmare a incheierii CNSC.</p>	<p>Raspuns nr. 49</p>	<p>La solicitarile de clarificari privind prelungirea termenului de depunere a ofertelor Autoritatea Contractanta a raspuns prin adresa D.P. 356/12.02.2019, postata in SICAP in data de 12.02.2019 ( Raspuns nr. 4 la Intrebarea 4).</p>
<p><b>Intrebare nr. 50</b></p>	<p>Va rugam ca, in calitate de autoritate contractanta, sa faceti uz de dreptul de a decide suspendarea procedurii, conform articolului 28 (5) din Legea 101/2016.</p>	<p>Raspuns nr. 50</p>	<p>Pentru a decide suspendarea autoritatea contractantă trebuie să:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analizeze cu maximă celeritate elemente prezentate de solicitant. Solicitarea de suspendare trebuie să indice și să determine o eventuală pagubă iminentă, din care să reiasă prejudiciul care a stat la baza formulării cererii de suspendare.</li> <li>• Să ia în considerare consecințele acestei măsuri asupra tuturor categoriilor de interese care ar putea fi lezate, inclusiv asupra interesului public.</li> </ul>

<p><b>Intrebare nr. 51</b></p>	<p>Avand in vedere masurile de remediere adoptate de Autoritatea Contractanta privind livrarea primului tramvai intr-un termen de 12 luni reiteram ca prin mentinerea acestui termen scurt de livrare a primului tramvai se doreste restrangerea concurentei doar la nivel national favorizand astfel producatorii locali. Niciun producator international nu poate garanta livrarea primului tramvai intr-un termen atat de scurt, de 12 luni plus 3 luni omologarea. Subliniem ca acest lucru se datoreaza in principal termenelor de pana la 12 luni pentru comandarea si fabricarea anumitor componente si subcomponente precum boghiurile, sistemele de franare etc. Ulterior urmand asamblarea acestora, testarea si livrarea primului tramvai.</p> <p>Legislatia europeana incurajeaza concurenta intre firme prin utilizarea de proceduri de selectie transparente. In cadrul legislativ european (implicit si in cel romanesc) sunt urmarite principii precum nediscriminarea, tratamentul egal si transparenta.</p> <p>Respectarea principiului tratamentului egal preuspune stabilirea de reguli, cerinte si criterii identice pentru toti operatorii economici. Evitand cu orice pret criteriile de selectie care sa avantajeze anumiti operatori economici si sa-i dezavantajeze pe altii si asigurarea conditiilor pentru concurenta reala, indiferent de nationalitatea operatorilor economici.</p> <p>Prin urmare, va rugam sa acceptati prelungirea termenului de livrare a primului tramvai la 24 de luni.</p>	<p>Raspuns nr. 51</p>	<p>Prin urmare Autoritatea Contractantă consideră că nu poate fi vorba de lezarea interesului nici unui operator economic participant la procedură prin provocarea unei pagube iminente, ci dimpotrivă autoritatea contractanta va fi cea păgubită prin întârzierea procedurii și întârzierea realizării obiectivului.</p>
<p><b>Intrebare nr. 52</b></p>	<p>Autoritatea contractanta isi mentine solicitarea din caietul de sarcini cap.1.1. generalitati „Tramvaiele vor fi realizate în construcție modulară, cu elemente tipizate (standardizate) și cu elemente și echipamente utilizate la serii mari de fabricație. Nu se admit prototipuri, nici pentru tramvaiul în ansamblu și nici</p>	<p>Raspuns nr. 52</p>	<p>Prin masurile de remediere adoptate de catre Autoritatea Contractanta a fost modificat termenul de livrare al capului de serie de la 9 luni la 12 luni.</p> <p>De asemenea, s-a raspuns la aceasta solicitare de clarificari prin raspunsul nr. 10 la Intrebarea 10 prin adresa D.P. 356/12.02.2019</p>



<p>Intrebare nr. 53</p>	<p>public de calatori din Municipiul Bucuresti. Prototipurile sunt parte a standardelor industriale internationale aplicate de toti operatorii de transport public la nivel global.</p> <p>Va rugam sa acceptati livrarea de prototipuri.</p>	<p>Raspuns nr. 53</p>	<p>pentru componentele sale.”</p> <p>Conform prevederilor documentatiei de licitatie este necesar ca tramvaiul care va fi oferit sa fie un produs de serie mare omologat atat pentru tramvai cat si pentru echipamentele si agregatele din compunerea acestuia. Acestea trebuie omologate de catre un organism de certificare/omologare acreditat in UE.</p> <p>Nu se accepta prototipuri nici pentru tramvai si nici pentru echipamentele din alcatuirea sa.</p>
<p>II. INTREBARI DE CLARIFICARE PRIVIND FISA DE DATE</p> <p>Sectiunea III.1.3 A) din Fisa de Date-capacitatea tehnica si/sau profesionala:</p> <p>Avand in vedere:</p> <p>5. Prevederile articolului 172 (5) din Legea 98.2016 conform caruia: "Toate cerintele privind capacitatea solicitate de autoritatea contractantă trebuie să aibă legătură cu obiectul contractului de achiziție publică/acordului-cadru și să fie proporționale prin raportare la obiectul acestuia"</p> <p>6. Prevederile articolului 178 (1) din Legea 98/2016 conform caruia: "Autoritatea contractantă are dreptul de a stabili prin documentele achiziției cerințe privind capacitatea tehnică și profesională care sunt necesare și adecvate pentru a se asigura că operatorii economici dețin resursele umane și tehnice și experiența necesare pentru a executa contractul de achiziție publică/acordului-cadru la un standard de calitate."</p> <p>Dar si complexitatea deosebita a obiectului contractului " Achizitionarea a 100 de tramvale" ce urmeaza a se atribui, consideram ca cerinta din Fisa de Date care presupune prezentarea de "copii ale contractelor prin care sa se faca dovada ca au fost livrate produse similare de complexitate comparabila cu cele care fac obiectul contractului (ex.: material rulant pentru transport călători, proiectate să transporte persoane (inclusiv vatmanul), care se deplasează pe șine și este conectat la conductorii electrici (Rame CF electrice, rame/vagoane metrou, automotoare transport pasageri)" nu este in masura sa asigure executarea standardului de calitate necesar, astfel cum este solicitat prin lege.</p> <p>Complexitatea proiectului consta in caracteristicile tehnice avansate ale produselor, termenele surte de livrare, obligatiile specifice privind garantia tehnica, si mai ales necesitatea ca tramvatele livrate sa respecte conditiile de siguranta in circulatie.</p> <p>Experienta similara nu poate fi demonstrata prin contracte similare care au</p>	<p>Autoritatea contractanta isi mentine solicitarea din Fisa de date prin care este solicitata „Experienta similara poate fi demonstrata prin orice documente din care rezulta informatiile solicitate, cum ar fi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- copii ale contractelor prin care sa se faca dovada ca au fost livrate produse similare de complexitate comparabila cu cele care fac obiectul contractului (ex.: material rulant pentru transport călători, proiectate să transporte persoane (inclusiv vatmanul), care se deplasează pe șine și este conectat la conductorii electrici (Rame CF electrice, rame/vagoane metrou, automotoare transport pasageri) care atestă îndeplinirea cerinței. Din contractele prezentate trebuie sa reiasa, identitatea partilor, valoarea contractelor, perioada de desfasurare .</li> </ul> <p>-Fiecare document edificator va fi însoțit de un document constatatator emis de către beneficiarul vehiculelor.</p> <p>Se va accepta orice document atâta timp cât acesta prezintă informațiile solicitate de autoritatea contractantă.”</p>	<p>Autoritatea contractanta isi mentine solicitarea din Fisa de date prin care este solicitata „Experienta similara poate fi demonstrata prin orice documente din care rezulta informatiile solicitate, cum ar fi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- copii ale contractelor prin care sa se faca dovada ca au fost livrate produse similare de complexitate comparabila cu cele care fac obiectul contractului (ex.: material rulant pentru transport călători, proiectate să transporte persoane (inclusiv vatmanul), care se deplasează pe șine și este conectat la conductorii electrici (Rame CF electrice, rame/vagoane metrou, automotoare transport pasageri) care atestă îndeplinirea cerinței. Din contractele prezentate trebuie sa reiasa, identitatea partilor, valoarea contractelor, perioada de desfasurare .</li> </ul> <p>-Fiecare document edificator va fi însoțit de un document constatatator emis de către beneficiarul vehiculelor.</p> <p>Se va accepta orice document atâta timp cât acesta prezintă informațiile solicitate de autoritatea contractantă.”</p>	

<p><b>Intrebare nr. 54</b></p>	<p>ca obiect furnizarea de trenuri precum rame CF electrice, rame/vagoane metrou, autotoare transport pasageri destinate transportului feroviar. Capacitatea tehnica si profesionala trebuie sa reflecte capacitatea efectiva a operatorilor economici in livrarea de tramvane.</p> <p>Avand in vedere aspectele mentionate mai sus, va rugam sa clarificati faptul ca experienta similara care dovedeste capacitatea tehnica a ofertantilor privind executarea obiectului contractului are in vederea prezentarea unor documente contractuale din care sa rezulte ca respectivul ofertant a livrat efectiv tramvane care corespund cerintelor tehnice similar celor solicitate in Caietul de Sarcini.</p> <p><b>III. INTREBARI DE CLARIFICARE PRIVIND MODELUL DE CONTRACT</b></p> <p><b>Articolul 7.1</b></p> <p>7. Va rugam sa modificati acest articol astfel incat standardul de firma sa fie livrat in 6 luni de la semnarea contractului conform Caietului de Sarcini.</p>	<p><b>Raspuns nr. 54</b></p>	<p><b>Autoritatea contractanta isi mentine solicitarea din caietul de sarcini Cap. 1.1. Generalitati „In termen de 6 luni de la data semnării contractului cu ofertantul declarat câștigător, acesta este obligat de a supune avizarii Achizitorului standardul de firma de produs și proiectul tehnic care vor fi prezentate în forma ceruta de reglementările legale în România.”</b></p>
<p><b>Intrebare nr. 55</b></p>	<p><b>Articolul 10</b></p> <p>Avand in vedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- articolul 10.6 din modelul de contract care mentioneaza ca <b>garantia de buna executie este diferita de garantia tehnica de buna executie,</b></li> <li>- art 10.1 care mentioneaza ca <b>garantia de buna executie se constituie in maxim 5 zile de la semnarea contractului</b></li> <li>- art 10.4 care mentioneaza ca <b>garantia de buna executie se restituie in termen de 14 zile de la indeplinirea tuturor obligatiilor asumate prin contract</b></li> <li>- art.10.7 din contract care mentioneaza ca <b>garantia tehnica de buna executie a contractului se constituie cu cel puțin 30 de zile inainte de expirarea duratei de valabilitate a garantiei de buna executie si este valabila pe intreaga durata de executare a contractului</b></li> <li>- art 10.8 conform caruia <b>valoarea garantiei tehnice de buna executie este de 10% din valoarea totala a contractului</b></li> <li>- art. 10.10 conform caruia <b>garantia tehnica de buna executie se elibereaza treptat la iesirea din garantie pentru fiecare lot de 25 de tramvane, in cuantum de 25% din valoarea garantiei,</b></li> </ul> <p>Va rugam sa clarificati urmatoarele aspecte:</p> <p>-Intelegerea noastra este ca atat <b>garantia de buna executie, cat si garantia tehnica de buna executie se emit pentru aceeasi valoare si anume 10% din valoarea contractului insa garanteaza indeplinirea unor obligatii diferite,</b></p>	<p><b>Raspuns nr. 55</b></p>	<p><b>Confirmam. Garantia tehnica de buna executie a contractului este distincta de garantia de buna executie a contractului de furnizare.</b></p> <p><b>Atat procentul garantiei de bună execuție cât și procentul pentru garanția tehnică se confirma ca fiind 10% din valoarea contractului.</b></p>

<p><b>Intrebare nr. 56</b></p>	<p>astfel incat garantia de buna executie garanteaza obligatiile de livrare a obiectului contractului, in timp ce garantia tehnica de buna executie garanteaza indeplinirea corespunzatoare a obligatiilor privind garantia tehnica a obiectului contractului.Va rugam confirmati.</p> <p>Va rugam sa clarificati data expirarii instrumentului care asigura garantia de buna executie si data de expirare a instrumentului care urmeaza a se emite pentru constituirea garantiei tehnice de buna executie.</p>	<p>Raspuns nr. 56</p>	<p>Conform contractului, cap. 10.4. „Restituirea garanției de bună execuție se face în termen de 14 zile de la data îndeplinirii de către Furnizor a obligațiilor asumate prin prezentul contract, dacă nu a ridicat până la acea data pretenții asupra ei.”</p> <p>Conform contractului cap.10.10 „Garantia tehnica de buna executie se va elibera in etape, in termen de 15 zile de la iesirea din garantie a fiecarui lot de cate 25 de tramvane, cate 25% din totalul garantiei.”</p>
<p><b>Intrebare nr. 57</b></p>	<p>Va rugam sa acceptati diminuarea cuantumului garantiei tehnice de buna executie la 5% din valoarea contractului, avand in vedere ca garanteaza obligatiile furnizorului inlauntrul termenului de garantie si nu obligatiile privind livrarea obiectului contractului insusi. Reducerea cuantumului garantiei tehnice de buna executie se justifica avand in vedere ca obiectul principal al contractului a fost livrat, dar si perioada mare a duratei de garantie.</p>	<p>Raspuns nr. 57</p>	<p>Autoritatea contractanta tinand cont de importanta deosebita a produselor care fac obiectul procedurii de achizitie considera ca pentru a acoperi riscul functionarii necorespunzatoare a acestora pe perioada de garantie, trebuie stabilita garantia tehnica de buna executie in cunatum de 10 %, asa cum a fost stabilita prin draftul de contract. Autoritatea Contractanta nu este de acord cu diminuarea cuantumului de 5% solicitat de operatorul economic.</p>
<p><b>Intrebare nr. 58</b></p>	<p>Articolul 10.13.2 Va rugam sa modificati articolul eliminand prevederea conform careia garantia pentru returnarea avansului trebuie sa „fie acoperitoare si pentru repararea prejudiciilor care ar putea fi aduse prin imobilizarea fondurilor publice din cauza neindeplinirii sau indeplinirii necorespunzatoare a obligatiilor contractuale care deriva din acordarea avansului”, avand in vedere ca bancile care emit scrisori de garantie bancara pentru returnarea avansului emit aceste instrumente exclusiv pentru valoarea avansului. De asemenea, nu este clar mecanismul de determinare a unor astfel de prejudicii si cu atat ma putin suma care trebuie acoperita de instrumentul de garantare</p>	<p>Raspuns nr. 58</p>	<p>Art. 4 alin. 3 din HG nr. 264/2003 reglementează această situația și prin urmare nu se accepta modificarea articolului din contract.</p> <p><b>” (3) Garanția de returnare a avansului trebuie să fie acoperitoare atât pentru recuperarea avansului acordat, cât și pentru repararea prejudiciilor ce ar putea fi aduse prin imobilizarea fondurilor publice, în cazul neîndeplinirii sau îndeplinirii necorespunzătoare a obligațiilor contractuale ce derivă din acordarea avansului.”</b></p>

<p><b>Intrebare nr. 59</b></p>	<p><b>Articolul 11.8</b> Va rugam sa acceptati completarea acestui articol precizand ca receptia tramvaielor se va realiza conform procedurii de receptie lot transmisa de furnizor si aprobata de achizitor, conform Caietului de Sarcini.</p>	<p>Raspuns nr. 59</p>	<p>Caietul de sarcini este anexa a contractului si ne mentinem solicitarea din caietul de sarcini, cap. 72.1. <b>PROBE SI INCERCARI</b> „In termen de maxim 30 de zile de la sosirea capului de serie la achizitor, in perioada de omologare, furnizorul se obliga sa predea procedura de testare si receptie ce va contine conditiile tehnice si metoda de verificare, pentru avizare la beneficiar.</p>
<p><b>Intrebare nr. 60</b></p>	<p><b>Articolul 12.4</b> Va rugam sa acceptati completarea acestui articol cu prevederea conform careia „<i>la data livrării se transfera către achizitor și riscurile aferente produsele livrate</i>”.</p>	<p>Raspuns nr. 60</p>	<p>Autoritatea contractanta isi mentine solicitarea din caietul de sarcini Anexa 13 – <b>SERVICIILE DE PUNERE IN FUNCTIUNE A TRAMVAIULUI</b> „Conform draftului de contract la livrare tramvaiele vor avea polita de asigurare pentru minim 6 luni care sa cuprinda inclusiv probele de traseu de punere in functiune si receptie.</p> <p>Achizitorul nu va asigura paza tramvaielor a sculelor si dispozitiivelor in perioada de livrare.</p> <p>Raspunderea privind paza se va face dupa trecerea in proprietatea achizitorului a fiecarui tramvai conform prevederilor contractului.</p>
<p><b>Intrebare nr. 61</b></p>	<p><b>Articolul 13.7</b> Va rugam sa acceptati modificarea acestui articol, dupa cum urmeaza: „Furnizorul va fi responsabil de remedierea viciilor ascunse de material, conceptie sau executie pentru tramvai ca ansamblu, cat si pentru toate agregatele, sistemele si echipamentele, pe cheltuiuala sa, in conditiile prevazute de articolul 2531 (a) Cod Civil.”</p>	<p>Raspuns nr. 61</p>	<p>Autoritatea contractanta isi mentine prevederile caietului de sarcini cap.73.6. <b>DEFECTIUNI SISTEMATICE și VICII ASCUNSE</b> si a contractului cap. 13.5. Defectiuni sistematice si vicii ascunse</p>
<p><b>Intrebare nr. 62</b></p>	<p><b>Articolul 15.1.2</b> Va rugam sa completati articolul specificand faptul ca toate facturile de avans se vor emite in 10 zile de la intrarea in vigoare a contractului de achizitie publica.</p>	<p>Raspuns nr. 62</p>	<p>Autoritatea Contractanta isi mentine pozitia referitoare la solicitarea operatorului economic, intrucat: <b>”Contractelor de achiziție publică, comparativ cu cele de drept privat ii se aplica reguli mai tehnice, administrația are limite de acțiune, are o competență legată, fiind ținută de dispozițiile legale și de satisfacerea interesului general, iar particularul este ținut de clauzele exorbitante derogatoriu propuse și impuse de administrație”.</b></p>
<p><b>Intrebare nr. 63</b></p>	<p><b>Articolul 15.3</b> Va rugam sa eliminati acest articol avand in vedere ca nu este clar la ce se refera eventuale „probleme legate de contul bancar al achizitorului” si ca achizitorul, in calitate de autoritate publica ce se supune legii finantelor</p>	<p>Raspuns nr. 63</p>	<p>Autoritatea Contractanta accepta modificarea si elimina acest articol din contract, justificată de prevederile Legii nr. 72/2013, <b>privind măsurile pentru combaterea întârzierii în executarea obligațiilor de plată a unor sume de bani rezultând din contracte încheiate între profesioniști și între aceștia și autorități</b></p>

	publice, este obligat sa se asigure ca detine viza de control financiar preventiv la semnarea contractului care reprezinta garantia existentei creditelor bugetare multianuale si a creditelor de angajament. Astfel, autoritatea detine fondurile necesare onorarii obligatiilor financiare conform contractului.		<i>contractante, mentione precizată la art. 19.5 din contract.</i>
Intrebare nr. 64	Articolul 18.3 Va rugam sa acceptati completarea acestui articol dupa cum urmeaza: „Furnizorul are dreptul sa considere contractul inecat de plin drept, fara interventia instantei si alte formalitati, in cazul in care achizitorul intarzie sa efectueze plata facturilor emise de furnizor mai mult de 60 de zile de la scadenta”.	Raspuns nr. 64	Având in vedere importanta contractului, Autoritatea contractantă nu accepta completarea acestui articol intrucât operatorul poate sa-și exercite acest drept potrivit prevederilor legale in vigoare
Intrebare nr. 65	Articolul 19.3 Va rugam sa acceptati modificarea articolului dupa cum urmeaza: „In cazul in care, din vina sa exclusiva, Furnizorul nu indeplineste obligatiile asumate prin contract, va plati penalitati de intarziere de 0,02% pe zi de intarziere, din valoarea obligatiei neindeplinite.”	Raspuns nr. 65	Autoritatea Contractanta nu acceptă modificările propuse de ofertant, deoarece executarea obligatiilor de plată a unor sume de bani rezultând din contracte încheiate între profesioniști și autorități contractante este reglementată prin Legea nr. 72/2013, actualizata, unde la art.4 se precizează: ”Dacă părțile nu au stabilit nivelul dobânzii pentru plata cu întârziere, se va aplica dobânda legală penalizatoare, calculata potrivit art. 3 din Ordonanța Guvernului nr. 13/2011 privind dobânda legală remuneratorie și penalizatoare pentru obligații bănești, precum și pentru reglementarea unor măsuri financiar-fiscale în domeniul bancar, aprobată prin Legea nr. 43/2012.
Intrebare nr. 66	Articolul 19.6.2 Va rugam sa acceptati modificarea articolului prin impunerea unei sume de 1000 de lei pe zi de intarziere.	Raspuns nr. 66	Autoritatea contractanta nu acceptă modificările propuse de ofertant.
Intrebare nr. 67	Articolul 19.7 Va rugam sa clarificati intelesul acestui articol. Va rugam sa acceptati introducerea unui nou articol 19.8.3 conform caruia „Furnizorul este exonerat de raspunderea pentru profitul nerealizat.”	Raspuns nr. 67	Autoritatea contractanta nu acceptă modificările propuse de ofertant. Art. 19.8.3. propus de ofertant nu este relevant pentru Autoritatea Contractantă: ”Contractelor de achiziție publică, comparativ cu cele de drept privat ii se aplica reguli mai tehnice, administrația are limite de acțiune, are o competență legata, fiind ținută de dispozițiile legale și de satisfacerea interesului general, iar particularul este ținut de clauzele exorbitante derogatoriu propuse și impuse de administrație”
Intrebare nr. 68	Articolul 20.1 Avand in vedere interesul public si salvagardarea procedurii de atribuire, va	Raspuns nr. 68	Autoritatea Contractanta isi mentine pozitia. „Prerogativele de putere publică ale administrației publice locale au la bază

<p>Intrebare nr. 69</p>	<p>rugam sa acceptati modificarea acestui articol dupa cum urmeaza:</p> <p>„Oricare dintre parti are dreptul sa considere contractul incheiat de plin drept, fara interventia instantei si alte formalitati, pe baza unei notificari prealabile de 60 de zile, in cazul in care cealalta parte nu isi indeplineste sau isi indeplineste in mod necorespunzator obligatiile asumate prin contract si nu remedieaza situatia care a condus la transmiterea notificarii de reziliere inlauntrul termenului de 60 de zile.”</p>	<p>Raspuns nr. 69</p>	<p>faptul că administrația încheie contractul în scopul de a satisface un interes general, ceea ce dă administrației posibilitatea de a impune clauze exorbitante în contract, de a controla modul de executare a contractului și de a dispune rezilierea contractului atunci când interesul public nu mai primește, prin executarea contractului, o satisfacție completă și continuă.</p> <p>Clauzele exorbitante sunt clauze derogatorii de la dreptul comun și care consacră puteri sporite în favoarea entității publice pe considerentul ocrotirii interesului public. Acestea sunt de obicei prevăzute în caietul de sarcini, precum și în actul normativ care reglementează respectivul contract (de exemplu dreptul de denunțare unilaterală a contractului de concesiune a bunurilor proprietate publică de către entitatea publică contractantă atunci când interesul public o cere, în condițiile OUG nr. 54/2006, clauză care prevede dreptul de control al entității publice, clauza care prevede dreptul administrației de a modifica unilateral partea reglementară a contractului etc.).</p>
<p>Intrebare nr. 70</p>	<p>Articolul 21.2 Va rugam sa eliminati acest articol deoarece contravine articolului 1569 Cod Civil conform caruia creantele banesti pot fi cesionate in mod liber, orice clauza contrara fiind considerata nescrisa.</p>	<p>Raspuns nr. 70</p>	<p>Art. 21.2. este reglementat de art. 6 ind. 1 al 1. din OUG nr. 146 /2002.</p> <p>Prerogativele de drept public la îndemâna administrației constau în faptul că administrația încheie contractul pentru realizarea unei sarcini ale 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, li se aplică reguli mai tehnice, <i>administrația are limite de acțiune, fiind ținută de dispozițiile legale și de satisfacerea interesului general.</i></p> <p>În consecință, apreciem că pot fi acceptate doar modificările și completările care nu aduc atingere interesului Municipiului București .</p>
<p>Intrebare nr. 70</p>	<p>Cerința de la "1.1. GENERALITAȚI", pag. 2, din Caietul de Sarcini "Ofertantul va prezenta în oferta tehnică, un tramvai cu podea complet coborâtă, care dispune de omologare de tip într-o țară a Comunității Europene începând cu 2013."</p> <p><u>Solicitare de clarificare.</u> Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă Agreementul Tehnic Feroviar eliberat de Autoritatea Feroviară Română - AFER este suficient pentru calificarea ofertanților, omologarea urmând a fi realizată după livrarea primului tramvai, dat fiind faptul că acesta este un</p>	<p>Raspuns nr. 70</p>	<p>Conform Ordinului 290/2000 Anexa 5 Norme privind acordarea de acorduri tehnice feroviare în transportul feroviar și cu metroul , Art.4. alin 1, Agreementul tehnic se eliberează după caz, astfel:</p> <p>a) Pentru un număr limitat de produse feroviare critice;</p> <p>b) Pentru o perioadă de maxim un an de la data eliberării, în vederea testării aptitudinilor de utilizare a produselor și/sau serviciilor feroviare critice;</p> <p>c) Pentru o perioadă de maximum 2 ani de la data eliberării, pe baza rezultatelor favorabile obținute în urma testării aptitudinilor de utilizare a produselor și/sau serviciilor feroviare critice</p>

	<p>tramvai adaptat cerințelor specifice ale Autorității Contractante și presupune teste și încercări în condițiile specifice ale infrastructurii Autorității Contractante, în acord cu cerințele Caietului de Sarcini.</p>	
<p><b>Intrebare nr. 71</b></p>	<p>Cerința de la "6.1. SPECIFICAȚII CONSTRUCTIVE", pag. 12, alin. 6  <i>"ușile pentru călători vor fi dispuse pe partea dreapta a tramvaiului (în direcția de mers), repartizate în mod uniform de-a lungul tramvaiului, pentru facilitarea schimbului de călători. Fiecare din aceste uși duble din compartimentul călătorilor trebuie să aibă o deschidere de minim 1300 mm și o înălțime de minim 2100 mm,"</i>  Cerința de la "6.1. SPECIFICAȚII CONSTRUCTIVE", pag. 12, alin. 7 din Caietul de Sarcini  <i>"ușile simple (daca exista) de la capătul tramvaiului trebuie să aibă o deschidere de min. 850 mm .."</i>  Cerința de la "7.1.7.1. AMENAJARE ȘI ÎNCHIDERE CABINA CONDUCATOR", pag. 21 din Caietul de Sarcini  <i>"Cabina va permite ieșirea în exterior a conducătorului de vehicul, direct, prin prima foaie a primei uși sau prin ușa separată (în ambele variante ușa va fi prevăzută cu mecanism cu acționare electrică separată de restul instalației de uși și cu buton ascuns pentru deschiderea din exterior)."</i>  Și  Cerința de la "54. INSTALAȚIA DE ACȚIONARE UȘI", pag. 41 din Caietul de Sarcini  <i>" Ușile pentru călători vor fi dispuse pe partea dreapta a tramvaiului (în direcția de mers). Fiecare din aceste uși duble din compartimentul călătorilor trebuie să aibă o deschidere de min 1300 mm și o înălțime de 2100 mm.  Ușa separată (daca exista) pentru accesul din exterior în cabină trebuie să aibă o deschidere de min. 850 mm."</i>  Având în vedere cea de a treia cerință cât și prima cerință, respectiv primul alineat al celei de a patra cerințe se înțelege că deschiderea unei foi de ușă este de min. 650 mm.</p>	<p>Raspuns nr. 71</p>
<p>Având în vedere ca Acordul Tehnic Feroviar este un document cu valabilitate limitată ce nu garantează obținerea omologării ne menținem solicitarea din caietul de sarcini cap. 1.1 – GENERALITATI, respectiv „Ofertantul va prezenta în oferta tehnică, un tramvai cu podea complet coborâtă, care dispune de omologare de tip într-o țară a Comunității Europene începând cu 2013.”</p>	<p>Autoritatea contractantă își menține solicitarea din caietul de sarcini privind deschiderea de min. 850 mm în cazul ușilor simple.  Mentionăm ca în cazul utilizării ușilor simple, pentru asigurarea fluentei la urcare și coborare, Autoritatea contractantă solicită o deschidere mai mare decât cea a unei singure foi de ușa dubla.</p>	

<p>Intrebare nr. 72</p>	<p>650 mm, rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice de ce se solicită în Cerința a 2-a respectiv în aliniatul al doilea al celei de a patra cerințe o deschidere mai mare, de 850 mm.</p> <p>Cerința de la "6.2. ALEGEREA MATERIALELOR", pag. 13 din Caietul de Sarcini "... Se vor afașa buletinele de încercări privind comportarea la flacăra și foc a tuturor materialelor utilizate la amenajarea interioară și a cabinei pentru un tramvai similar existent în exploatare emise de un laborator atestat CE."</p> <p><u>Solicitare de clarificare:</u> Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă se acceptă ca buletinele de încercări privind comportarea la flacăra și foc a tuturor materialelor utilizate la amenajarea interioară și a cabinei emise de un laborator CE să fie prezentate Autorității Contractante odată cu livrarea primului tramvai (cap de serie), ele intrând și în componența dosarului de omologare.</p>	<p>Raspuns nr. 72</p>	<p>Autoritatea contractanta își mentine solicitarea din caietul de sarcini pct. 6.2 – ALEGEREA MATERIALELOR, respectiv atasarea la oferta a buletinelor de încercări privind comportarea la flacăra și foc a tuturor materialelor utilizate la amenajarea interioară și a cabinei pentru un tramvai similar existent în exploatare, emise de un laborator atestat CE.</p>
<p>Intrebare nr. 73</p>	<p><u>Cerința de la "6.2. ALEGEREA MATERIALELOR", pag. 13 din Caietul de Sarcini</u></p> <p>"Materialele folosite în construcția tramvaielor trebuie să corespundă celor mai bune tehnologii existente în ceea ce privește protecția împotriva incendiilor și în mod deosebit, se vor respecta următoarele: materialele și componentele din compartimentul călătorilor și cabina de conducere trebuie să ofere comportare corespunzătoare potrivit normelor privind vehiculele de transport public la flacăra și foc, fără degeajarea de gaze toxice și fum puternic; se va prezenta un document separat (buletine de încercări emise de laboratoare atestate CE conform fișei UIC 564-2) privind comportamentul la flacăra și foc al tuturor materialelor folosite."</p> <p><u>Solicitare de clarificare:</u> Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă se acceptă ca buletinele de încercări emise de laboratoare atestate CE conform fișei UIC 564-2, privind comportamentul la flacăra și foc al tuturor materialelor folosite să fie prezentate Autorității Contractante odată cu livrarea primului tramvai (cap de serie), ele intrând și în componența dosarului de omologare.</p>	<p>Raspuns nr. 73</p>	<p>Autoritatea contractanta își mentine solicitarea din caietul de sarcini pct. 6.2 – ALEGEREA MATERIALELOR, respectiv atasarea la oferta a buletinelor de încercări privind comportarea la flacăra și foc a tuturor materialelor utilizate la amenajarea interioară și a cabinei pentru un tramvai similar existent în exploatare, emise de un laborator atestat CE.</p>



<p>Intrebare nr. 74</p>	<p>Cerința de la "7.1.6. ACOPERIRILE DE PROTECȚIE ÎMPOTRIVA COROZIUNII ȘI VOPSIREA", pag. 16 din Caietul de Sarcini "... Se vor prezenta în oferta tehnică buletine de încercări și certificarea de tip CE pentru materialele de vopsire și celelalte materiale ce nu necesită vopsire de la un tramvai similar existent în exploatare. Protecția elementelor metalice va fi realizată potrivit normelor în vigoare privind sănătatea, igiena muncii, protecția mediului și protecția muncii. Pe parcursul procesului de omologare, I se vor pune la dispoziție achizitorului compatibilitatea materialelor utilizate la amenajarea inferoară și exteroară a tramvaiului cu diferenți agenți de curățare, degresare existenți pe piață în CE." <u>Solicitare de clarificare:</u> Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă se acceptă ca buletinele de încercări și certificarea de tip CE pentru materialele de vopsire și celelalte materiale ce nu necesită vopsire să fie prezentate Autorității Contractante odată cu livrarea primului tramvai (cap de serie), ele intrând și în componența dosarului de omologare.</p>	<p>Raspuns nr. 74</p>	<p>Autoritatea contractanta își menține solicitarea din caietul de sarcini pct. 7.1.6. – ACOPERIRILE DE PROTECȚIE ÎMPOTRIVA COROZIUNII ȘI VOPSIREA, respectiv prezentarea în oferta tehnica a buletinelor de încercări și certificarea de tip CE pentru materialele de vopsire și celelalte materiale ce nu necesita vopsire de la un tramvai similar existent în exploatare.</p>
<p>Intrebare nr. 75</p>	<p>Cerința "7.1.7.4. PODEAUA ȘI COVORUL DE PROTECȚIE A PODELEI" 9 5 5 7 pag. 18 din Caietul de Sarcini "Materiialul pentru covorul de acoperire a podelei va fi certificate CE și în ofertă se vor prezenta în copie buletine de încercări privind comportarea la foc, rezistența la uzură, rezistența la străpungere, etc. de la un tramvai similar existent în exploatare." <u>Solicitare de clarificare:</u> Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă se acceptă ca buletinele de încercări și certificarea de tip CE pentru materialul pentru covorul de acoperire a podelei privind comportarea la foc, rezistența la uzură, rezistența la străpungere, etc. Să fie prezentate Autorității Contractante odată cu livrarea primului tramvai (cap de serie), ele intrând și în componența dosarului de omologare.</p>	<p>Raspuns nr. 75</p>	<p>Autoritatea contractanta își menține solicitarea din caietul de sarcini pct. 7.1.7.4. – PODEAUA ȘI COVORUL DE PROTECȚIE A PODELEI, respectiv prezentarea în oferta tehnica a certificării CE și a buletinelor de încercări privind comportarea la foc, rezistența la uzura, rezistența la străpungere etc de la un tramvai similar existent în exploatare.</p>
<p>Intrebare nr. 76</p>	<p><u>Cerința de la "9. SCAUNUL CONDUCĂTORULUI DE VEHICUL", pag. 27 din Caietul de Sarcini</u> "Învelișul spătarului, șezutul, tetiera și coliera vor fi realizate din materiale care nu provoacă iritații, îmbolnăviri profesionale fiind omologat CE pentru aceasta utilizare. Se va dovedi aceasta prin buletine de încercări." <u>Solicitare de clarificare:</u> Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă se acceptă ca buletinele de încercări și certificarea de tip CE pentru Scaunul conducătorului de vehicul să fie prezentate Autorității Contractante odată cu livrarea primului tramvai (cap de serie), ele intrând și în componența dosarului de omologare.</p>	<p>Raspuns nr. 76</p>	<p>Autoritatea contractanta își menține solicitarea din caietul de sarcini pct. 9. – SCAUNUL CONDUCĂTORULUI DE VEHICUL, respectiv prezentarea în oferta tehnica a certificării CE și a buletinelor de încercări privind scaunul conducătorului de vehicul.</p>

<p><b>Intrebare nr. 77</b></p>	<p>Cerința "21. REPARTIZAREA PRINCIPALELOR ECHIPAMENTE", pag. 31 din Caietul de Sarcini</p> <p>"... Pentru echipamentele situate în exteriorul tramvaiului se vor prezenta la ofertă buletinele de încercări privind gradul de protecție pentru acestea, montate în cutiile de aparataj specific de la un tramvai similar existent în exploatare."</p> <p><u>Solicitare de clarificare:</u> Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă se acceptă ca buletinele de încercări privind gradul de protecție pentru acestea, montate în cutiile de aparataj specific să fie prezentate Autorității Contractante odată cu livrarea primului tramvai (cap de serie), ele intrând și în componența dosarului de omologare.</p>	<p>Raspuns nr. 77</p>	<p>Autoritatea contractanta își mentine solicitarea din caietul de sarcini pct. 21. – REPARTIZAREA PRINCIPALELOR ECHIPAMENTE, respectiv prezentarea în oferta tehnica a buletinelor de încercări privind gradul de protecție pentru acestea, montate în cutiile de aparataj specifice de la un tramvai similar existent în exploatare.</p>
<p><b>Intrebare nr. 78</b></p>	<p>Cerința "71.2. DOCUMENTE PENTRU FIECARE LOT DE TRAMVAIE", pag. 50 din Caietul de Sarcini</p> <p>" Certificate de conformitate CE pentru tramvai și pentru principalele agregate emise de laboratoare agréate UE";</p> <p><u>Solicitare de clarificare:</u> Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă de ce se solicită prezentarea în oferta tehnică a certificatelor de conformitate CE pentru principalele agregate, dacă acestea se solicită ca acestea să însoțească fiecare lot de tramvaie.</p>	<p>Raspuns nr. 78</p>	<p>Avand in vedere faptul ca tramvaiul este un produs cu un grad ridicat de complexitate si care trebuie sa asigure siguranta circulatiei si a calatorilor transportati, Autoritatea contractanta solicita prezentarea in oferta tehnica a certificatilor de conformitate CE conform cerintelor caietului de sarcini. Aceasta cerinta nu este restrictiva avand in vedere ca prin caietul de sarcini se solicita un tramvai omologat intr-un stat membru a Comunității Europene începând cu 2013, ceea ce presupune existenta acestor certificate la dosarul de omologare.</p>