



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

Nr. 1431 / 04.06.2020

CĂTRE OPERATORII ECONOMICI

interesați de participarea la procedura de licitație deschisă on-line privind atribuirea contractului de achiziție publică având ca obiect **"Achiziția a 100 autobuze electrice"**

Referitor la procedura de atribuire a contractului de achiziție mai sus menționat, inițiată prin publicarea anunțului de participare nr. CN1019372/03.03.2020, ca urmare a unor solicitări de clarificări primite de autoritatea contractantă din partea unor operatori economici, vă comunicăm în cele ce urmează:

RĂSPUNSUL LA SOLICITĂRILE DE CLARIFICĂRI

formulat de Direcția Transporturi prin adresa nr.11352/28.05.2020, în calitate de direcție inițitoare a procedurii de atribuire, înregistrat la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr.934/28.05.2020; Direcția Juridic nr. 8201/1310/02.06.2020 înregistrat la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr.962/03.06.2020; Direcția Generală Management Proiecte cu Finanțare Externă nr. 3708/1342/03.06.2020 înregistrat la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr.963/03.06.2020

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

Întrebare 1:

Având în vedere **Formularul nr. 5** conținând **"Acordul de asociere"**, vă solicităm să precizați dacă conținutul acestuia este obligatoriu sau părțile implicate într-un acord de asociere pot conveni liber în privința clauzelor acestuia, cu condiția inserării și a clauzelor specifice prevăzute în formular.

Răspuns 1:

Formularul nr. 5 conținând **"Acordul de asociere"** pus la dispoziția potențialilor ofertanți este un model, părțile implicate într-un acord de asociere pot conveni liber în privința clauzelor acestuia, cu condiția inserării și a clauzelor specifice prevăzute în formular.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

Întrebare 2:

Având în vedere că la **Secțiunea III - Informații juridice, economice, financiare și tehnice, III.1 - Condiții de participare, III.1.1. a - Situația personală a candidatului sau ofertantului** - Informații și formalități necesare pentru evaluarea respectării cerințelor menționate - Cerința 1 pct. 3 autoritatea contractantă a prevăzut "după caz, alte documente prin care operatorul economic demonstrează că se încadrează în situațiile de excepție care nu determină excluderea din procedură prevăzute la art. 165 alin. 3, din Legea 98/2016".

Vă solicităm să indicați corect textul la care se face trimitere în context față de împrejurarea că art. 165 din legea 98/2016 nu are 3 alineate ci numai 2.

Răspuns 2:

Textul de la Secțiunea III - Informații juridice, economice, financiare și tehnice, III.1.1.a) Situația personală a candidatului sau ofertantului, punctul 3) din Fișa de date a achiziției se va citi după cum urmează:

"După caz, alte documente prin care operatorul economic demonstrează că se încadrează în situațiile de excepție care nu determină excluderea din procedură, prevăzute la art. 165 alin. (2), art. 166, art. 167 alin.(2), respectiv art. 171 din Legea 98/2016 privind achizițiile publice cu toate modificările și completările ulterioare".

Întrebare 3:

La Cap. IV.4. - Prezentarea ofertei, pct. IV.4.1. - Modul de prezentare al propunerii tehnice - referința 2) Documentele tehnice care nu conțin informații legate de prețuri - la alin. 7 s-a prevăzut: "Propunerea tehnică va fi semnată de ofertant cu semnătură electronică extinsă, bazată pe un certificat calificat valabil, eliberat de un furnizor de servicii de certificare acreditat, conform art.60 alin. 4 din HG 395/2016 și introdusă în SEAP. În cazul unei oferte comune depusă în asociere de mai mulți operatori economici, propunerea tehnică va fi semnată de liderul de asociere precum și de toți ceilalți membrii ai asocierii." Ori, în Formularul 5 la Cap. 4 - Condițiile de administrare și conducere a asocierii, art. 4.1. ați prevăzut: "Se împuternicește SC , având calitatea de lider al asocierii, pentru întocmirea ofertei comune, semnarea și depunerea acesteia în numele și pentru asocierea constituită prin prezentul acord." Prin urmare, textul din fișa de date a procedurii, respectiv cap. IV, IV.4.1., 2) alin. 7, prin stabilirea obligativității semnării propunerii tehnice/ofertei de către liderul de asociere și de toți membrii asocierii este în contradicție cu conținutul formularului 5, cap.4, 4.1., pentru că atâta vreme cât prin acordul de asociere se stabilește fără dubiu că liderul asocierii este împuternicit în vederea întocmirii, semnării și depunerii ofertei în numele și pentru asocierea constituită în vederea participării la procedura de licitație publică, crearea obligativității semnării acesteia de către toți membrii asocierii și de lider este echivalent cu a nu se ține cont de o clauză contractuală care, conform dispozițiilor legale și impunerilor create chiar de către autoritatea contractantă, este obligatorie și lege atât pentru părți cât și pentru orice terț care ia act de aceasta sau o impune, ca în cazul în speță. Solicităm remedierea clauzei prevăzute în fișa de date a procedurii (IV.4.1. 2) alin.7) în sensul eliminării din conținutul său a prevederii cu privire la obligativitatea semnării ofertei/propunerii tehnice de către ceilalți membrii ai asocierii.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

Răspuns 3:

În Fișa de date a achiziției la Cap. IV.4. - Prezentarea ofertei, pct. IV.4.1. - Modul de prezentare al propunerii tehnice - referința 2) Documentele tehnice care nu conțin informații legate de prețuri, următorul text:

"În cazul unei oferte comune depusa în asociere de mai mulți operatorii economici, propunerea tehnică va fi semnată de liderul de asociere precum și de toți ceilalți membri ai asocierii".

Se va citi:

"În cazul unei oferte comune depusa în asociere de mai mulți operatori economici, propunerea tehnică va fi semnată de liderul de asociere împuternicit în numele și pentru asocierea constituită".

Întrebare 4:

La Cap. IV.4. - Prezentarea ofertei, pct. IV.4.3. - Modul de prezentare al ofertei - în legătură cu documentele solicitate de la potențialii ofertanți s-a prevăzut la pct. 3 - Informații despre asociere (formularul 4) și Acordul de asociere (formularul 5) - ambele documente semnate de toți membrii asocierii - Din conținutul Formularului 4 reiese că acesta este denumit "Informații despre asociere" și însoțește "Acordul de asociere". Ori, "Acordul de asociere" este semnat de către toți asociații în timp ce Formularul 4 este întocmit și semnat de către liderul asocierii care, potrivit art. 4.1. din Acordul de asociere este împuternicit în vederea semnării ofertei comune și a celorlalte documente impuse de procedură.

De altfel și din textul Formularului 4 reiese că acesta trebuie întocmit și semnat de către liderul asocierii. Solicităm eliminarea de la pct. 3 din cadrul pct. IV.4.3. a prevederii potrivit căreia formularul 4 trebuie semnat de către toți membrii asocierii.

Răspuns 4:

La cap. IV.4.3. Modul de prezentare al ofertei, punctul 3) din Fișa de date a achiziției, se va citi:

"Acordul de asociere - Formular nr.5 semnat de toți membrii Asocierii și Informații despre asociere - Formular nr.4 semnat de reprezentantul împuternicit. Documentele vor fi prezentate doar în cazul unei Asocieri";

Întrebare 5:

Vă solicităm să precizați dacă la data organizării procedurii de achiziție publică autoritatea contractantă deține fondurile financiare necesare achiziției publice, cel puțin parțial, respectiv în limita numărului de 20 buc. autobuze electrice, definit ca număr minim de bucăți de livrat până la finele primului an de contract, mai ales în condițiile în care autoritatea contractantă și-a rezervat dreptul de a anula procedura în cazul lipsei fondurilor necesare achiziției sau refuzul încheierii contractului de furnizare cu câștigătorul procedurii.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

Răspuns 5:

Autoritatea contractantă, Municipiul București, a încheiat în data de 24.05.2019 împreună cu Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice și Agenția pentru Dezvoltare Regională București Ilfov, următoarele contracte de finanțare:

- Contractul de finanțare nr. 4369 / 24.05.2019 pentru proiectul "Achiziționare autobuze electrice necesare îmbunătățirii transportului public de călători pe traseele 300, 330 si 335" - cod SMIS 123862;
- Contractul de finanțare nr. 4370 / 24.05.2019 pentru proiectul "Achiziționare autobuze electrice necesare îmbunătățirii transportului public de călători pe traseele 137 si 138" - cod SMIS 123864;
- Contractul de finanțare nr. 4371 / 24.05.2019 pentru proiectul "Achiziționare autobuze electrice necesare îmbunătățirii transportului public de călători pe traseele 312, 313, 368 si 385" - cod SMIS 123865;
- Contractul de finanțare nr. 4372 / 24.05.2019 "Achiziționare autobuze electrice necesare îmbunătățirii transportului public de călători pe traseele 173, 311, 336, 381 si 601" - cod SMIS 123863.

Sursa de finanțare: Fonduri nerambursabile în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020 (Axa Prioritară 3, Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul Specific 3.2 "Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane, bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă", apel de proiecte POR/2017/3/3.2/1/BI).

Totodată, Municipiul București a încheiat cu Banca Comercială Română, contractul de credit - Linie de finanțare nr.20191211801/13.12.2019 în valoare de 140 de milioane de lei, pentru asigurarea cofinanțării a 13 proiecte finanțate prin Programul Operațional Regional (POR) 2014-2020.

Ca urmare a celor menționate anterior, vă precizăm că autoritatea contractantă deține în integralitate fondurile necesare achiziției publice.

Întrebare 6:

Conform art. 3.5.2.1. din **Caietul de sarcini al procedurii**, autoritatea contractantă a statuat că "Furnizorul este obligat să livreze un număr minim de autobuze electrice în primul an după semnarea contractului, conform graficului de livrare anexă la contract. Numărul de autobuze livrate în primul an de la semnarea contractului constituie *factor de evaluare*, precizare cuprinsă și în anexa la contractul de furnizare." Având în vedere că problema sesizată în conținutul acestui punct generează două probleme:

1. Solicităm a preciza dacă se acceptă și livrarea integrală a numărului de autobuze electrice în primul an de contract.
2. În același timp, solicităm a preciza care este definiția termenului "**factor de evaluare**" și ce anume presupune această evaluare precum și consecințele unei eventuale evaluări negative, aspecte lăsate fără conținut în documentele procedurii dar care trebuie precizate pe motive de claritate.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

Răspuns 6:

1. Conform fisei de date „Capabilitatea ofertantului de a livra în primul an de contract - numărul de autobuze electrice livrate în primul an de contract cu condiția să fie mai mare decât numărul minim solicitat.

Prin introducerea acestui factor de evaluare se urmărește aprecierea capabilității de producție și de livrare a unui număr cât mai mare de autobuze electrice încă din primul an contractual”. Astfel, numărul de autobuze ce se pot livra în primul an de la semnarea contractului nu este limitat.

2. Aceste aspecte sunt reglementate prin legislația privind achizițiile publice, a se vedea Legea Nr. 98/2016 SECȚIUNEA a 7-a Criterii de atribuire art. 187, 188, 189, 190 și Hotărârea Nr. 395/2016 - Paragraful 3 Stabilirea criteriului de atribuire, art. 32 fără a se limita la acestea.

A se vedea de asemenea „Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor”, ce face parte din documentația de atribuire.

Întrebare 7:

În condițiile art. 15 - **Modalitatea de plată** din draft-ul de contract de furnizare, s-a prevăzut că plata contravalorii bunurilor livrate se face în termen de 60 zile de la data întocmirii procesului verbal de recepție. Cu toate acestea, în continuare, s-a prevăzut și o **excepție** prin intermediul căreia s-a stabilit că plata de către autoritatea contractantă se poate face și prin achitarea unui avans de 30 % din valoarea totală a bunurilor.

Vă solicităm să precizați, în concret, în ce condiții se poate face plata în avans și procedura privind această plată, aspecte nereglementate.

Răspuns 7:

Prin prevederile art. 15 - Modalitatea de plată din modelul de contract:

"Astfel se vor emite facturi distincte de avans, în valoare de 30% din valoarea totală, pentru fiecare linie în parte, urmând ca avansul să fie recuperat ulterior, reținându-se succesiv din fiecare plată datorată Furnizorului, rezultată în urma livrării autobuzelor, un procent de 30% din acestea, până la concurența cuantumului valoric al avansului acordat inițial." se va înțelege că pentru a solicita avans, operatorul economic va emite facturi distincte în valoare de maxim 30% din valoarea totală, pentru fiecare linie în parte.

Precizăm că **facturarea și plata avansului** nu vor fi condiționate de livrarea numărului întreg de autobuze aferent fiecărei linii. Plata avansului este condiționată de prezentarea unei scrisori de garanție de returnare a avansului emisă în condițiile legii.

Întrebare 8:

S-a prevăzut la art. 15.1.2. alin. 2 din contractul de furnizare că plata avansului de 30 % se va face în raport cu valoarea totală a autobuzelor ce se vor furniza și vor completa o linie întreagă. Solicităm să precizați care va fi procedura de urmat de către autoritatea contractantă privind completarea autobuzelor destinate unei linii. autoritatea contractantă poate distribui autobuzele pe fiecare linie în parte, fără a constitui lotul necesar unei linii, situație în care clauza cu privire la plata unui avans de 30 % devine ineficientă.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

Răspuns 8:

A se vedea răspunsul aferent întrebării nr. 7.

Întrebare 9:

Având în vedere dispozițiile **art. 22.2 din contractul de furnizare** privind dreptul achizitorului de a rezoluționa/rezilia contractul de furnizare, cu trimitere la **pct. VII**, în sensul actului normativ ce modifică interesul public al achizitorului în legătură cu obiectul contractului, vă solicităm să precizați, în concret, la ce se face referire prin respectiva prevedere contractuală ale cărei consecințe pot atrage rezilierea/rezoluțiunea contractului.

Răspuns 9:

Art. 22.2 din modelul de contract se referă la dreptul Achizitorului, respectiv, Municipiul București, în calitatea sa de autoritate publică, de a rezoluționa/rezilia contractul în anumite circumstanțe, enumerate în contract, ce țin de nerespectarea obligațiilor furnizorului, precum și altele, de natură a aduce atingere intereselor Achizitorului.

Întrebare 10:

Având în vedere că participarea la procedura de licitație publică este deschisă oricărui operator economic, deci inclusiv operatorilor economici nerezidenți constituiți legal oriunde în lume precum și asocierilor constituite dintr-un operator economic român și un operator economic străin/nerezident constituit legal oriunde în lume, neexistând nici restricții cu privire la acest aspect consemnate în documentele procedurii, prevederea din contractul de furnizare cu referire la executarea plăților numai în lei este de natură să restricționeze participarea la procedura de licitație publică, încălcând astfel dispozițiile art. 49 și 50 din Legea nr. 98/2016 prin înfrângerea principiului tratamentului egal și a nediscriminării.

Solicităm completarea documentelor procedurii de achiziție publică în sensul că plățile se pot face și în valută, conform dispozițiilor legale din România. Aceeași problemă se impune a fi modificată și în ceea ce privește garanția de participare la procedură cât și în ceea ce privește garanția de bună execuție care, se vor putea constitui și în valută prin oricare din modalitățile stabilite de autoritatea contractantă.

Răspuns 10:

Având în vedere că obiectul procedurii este achiziționarea a 100 de autobuze electrice, coroborat cu faptul că acestea reprezintă obiectivul principal al unor proiecte cu finanțare nerambursabilă, vă precizăm că toate plățile vor fi efectuate în lei, bugetele aferente acestor proiecte neavând posibilitatea să fie modificate ca urmare a unor diferențe de curs valutar.

Garanția de bună execuție va fi constituită în lei.

Întrebare 11:

În conformitate cu dispozițiile art. 10.13. din contractul de furnizare s-a stabilit o a treia garanție, denumită garanție de returnare a avansului.

Solicităm a se preciza care este temeiul de drept în baza căruia se constituie o astfel de garanție. Mai mult decât atât, în condițiile în care reglementarea plății avansului este insuficientă și total neclară, se impune ori reglementarea riguroasă a condițiilor de plată a



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

avansului astfel cum am solicitat mai sus ori, eliminarea acestuia din contractul de furnizare și din orice alt document al procedurii de achiziție publică. Totodată, în condițiile în care autoritatea contractantă va reglementa situația plății avansului se impune ca să constituie un sistem de garantare al acestuia care să includă emiterea unui bilet la ordin sau a unui cec de către operatorul economic aflat într-o astfel de situație.

Răspuns 11:

Temeiul de drept în baza căruia se solicită constituirea garanției de returnare a avansului este Hotărârea Guvernului nr. 264/2003, cu toate completările și modificările ulterioare:

- Art. 4 (1) Ordonatorul de credite are obligația de a solicita contractorului un instrument de garantare emis în condițiile legii de o societate bancară sau de o societate de asigurări, (la 24-06-2011 Alin. (1) al art. 4 a fost modificat de pct. 1 al articolului unic din HOTĂRÂREA nr. 636 din 22 iunie 2011, publicată în MONITORUL OFICIAL nr.443 din 24 iunie 2011.)
- Art. 4 (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;

În ceea ce privește clauza referitoare la Garanția de returnare a avansului, nu înțelegem necesitatea modificării sau eliminării acesteia și facem precizarea că Municipiul București încheie contractul în calitate sa de autoritate publică, ceea ce o pune într-o poziție privilegiată, subordonată totodată dispozițiilor legale și realizării interesului general.

Întrebare 12:

Vă solicităm a avea în vedere reducerea nivelului garanției de participare în cuantumul prevăzut la art. III.1.6.a în condițiile în care nu există siguranța obținerii finanțării contractului de furnizare, acesta fiind încheiat sub rezerva anulării procedurii pe fondul lipsei resurselor financiare ce se au în vedere în scopul finanțării achiziției celor 100 buc. autobuze electrice pe lângă faptul că valabilitatea acesteia este de 12 luni de la data constituirii.

Răspuns 12:

Garanția de participare se constituie în conformitate cu prevederile art.36, alin.(1) – alin. (4) din H.G.395/2016, cu modificările și completările ulterioare, iar valoarea prevăzută în Fișa de date se încadrează în prevederile legale stabilite, respectiv maxim 1% din valoarea estimată a contractului de achiziție publică.

Referitor la resursele financiare ale autorității contractante, vă rugăm să luați în considerare răspunsul aferent întrebării nr. 5.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

Întrebare 13:

Având în vedere **pct. 3 - Descrierea produselor solicitate, filele 7-8 din Matricea de conformitate** - cu referire la documentația de omologare s-a prevăzut: "dacă autobuzul este omologat doar de către autoritățile competente din UE, omologarea de tip RAR (Registrul Auto Român) a acestuia se va efectua de către Furnizor în termen de maxim 45 zile de la data semnării contractului pe cheltuiala și riscul său. Aceasta reprezintă condiție pentru intrarea în vigoare a contractului." Textul se impune a fi coroborat cu definițiile cuprinse la Cap.2, art. 2.1. lit. j (omologare CE de tip), k (omologare de tip), l (omologare de tip a întregului vehicul) și n (omologare internațională CEE-ONU) din contractul de furnizare.

Astfel, potrivit definițiilor din contractul de furnizare identificate la literele mai sus precizate se arată că omologare înseamnă "procedura prin care Registrul Auto Român sau orice autoritate competentă a unei alte părți contractante la Acordul de la Geneva din 1958 revizuit certifică faptul că un tip de autovehicul, ..., respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile cuprinse în Regulamentele CEE-ONU anexate la Acord...". Prin urmare, textul specificat mai sus cuprins în Matricea de conformitate cu referire la termenul de maxim 45 zile pentru obținerea omologării la autoritățile române în condițiile în care există o omologare a autorităților competente din UE ca fiind termen de condiționare a intrării în vigoare a contractului de furnizare este în contradictoriu nu numai cu definițiile date de autoritatea contractantă prin contractul de furnizare dar și cu dispozițiile legale internaționale. Mai mult decât atât, pentru a face o omologare la autoritatea română atunci când un autovehicul are omologare obținută de la o autoritate competentă din CE presupune ca respectivul autovehicul, în cazul în care producătorul acestuia nu este constituit legal pe piața europeană, să fie importat distinct în România de către operatorul economic câștigător al procedurii înainte ca acesta să aibă obligația de a-l livra, operațiune care cel puțin în perspectiva realizării transportului va dura mai mult de 45 zile ca să nu mai facem referire la costurile implicate. Pentru orice autovehicul oferat având omologare emisă de o autoritate competentă dintr-un stat UE cu siguranță se va obține și omologarea autorităților române, fiind obligatoriu ca aceasta să fie prezentată la livrare.

Solicităm revizuirea textului la care am făcut trimitere din matricea de conformitate și corelarea acestuia cu definițiile din contractul de furnizare și normele legale internaționale și eliminarea din conținutul matricei a termenului de maxim 45 zile pentru omologarea autovehiculului la autoritățile române și, implicit a condiționării intrării în vigoare a contractului de acest termen.

Răspuns 13:

Autoritatea contractanta isi mentine solicitarea din caietul de sarcini cap. 3. DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE

„Ofertantul va prezenta copiile „conform cu originalul” ale documentației de omologare a autobuzului electric, din care să rezulte că:

- *Autovehiculul oferat este omologat, în România, cu Certificat de omologare în categoria M3, de tip RAR (Registrul Auto Român),*

Sau



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

- Autovehiculul oferat este omologat de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3.

Dacă autobuzul electric este omologat doar de autoritățile competente din UE, omologarea de tip de către RAR (Registrul Auto Român) a acestuia se va efectua de către Furnizor, în termen de maxim 45 de zile de la data semnării contractului, pe cheltuiala și riscul său. Aceasta reprezintă condiție pentru intrarea în vigoare a contractului.

Aceste autobuze electrice trebuie să fie omologate de către Registrul Auto Român (RAR) în scopul obținerii cărții de identitate. Pentru aceasta ofertantul va include în preț plata tuturor taxelor necesare conform legislației române în vigoare ținând cont că livrarea se va face DDP la locația stabilită de Achizitor, prin contract. În cazul neobținerii omologării de tip de către

RAR (Registrul Auto Român) în termenul maxim oferat, se vor aplica clauzele contractuale privind rezilierea din vina Furnizorului.”

Conform site www.rarom.ro, „Începând cu data de 01.01.2007 pentru vehiculele omologate în conformitate cu directivele-cadru ale Uniunii Europene (directive care se referă la omologarea de tip a întregului vehicul) se aplică procedura de acordarea numărului național de registru, [...]. În urma obținerii acordării numărului național de registru importatorii pot solicita un număr nelimitat de cărți de identitate pe care pot să le folosească până la momentul în care omologarea europeană își pierde valabilitatea.

Actele normative care stau la baza acestei proceduri precum și adresele serviciilor care desfășoară activitatea de acordarea numărului național de registru sunt identice cu cele de la procedura de omologare națională de tip.

Conform prevederilor SUBCAPITOLULUI 12 Metodologia de omologare din Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1275 din 22 decembrie 2009 pentru modificarea și completarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere – RNTR 7, aprobate prin ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2132/2005,

8. Omologarea se acordă de către RAR în reprezentanțele sale teritoriale și constă în:

8.1. identificarea vehiculului;

8.2. efectuarea verificărilor și, după caz, a încercărilor necesare pentru evaluarea îndeplinirii condițiilor constructive prevăzute în prezentele reglementări;

8.3. efectuarea verificărilor privind starea tehnică prevăzute în planurile de operațiuni din RNTR1;

8.4. acordarea numărului național de registru;

8.5. eliberarea, la cererea solicitantului omologării, a unui certificat de omologare individuală (al cărui model este prevăzut în anexa nr. 8).

Certificatul de omologare individuală trebuie să conțină numărul de identificare al vehiculului în cauză.

8.6. eliberarea CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării.”



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

Conform celor de mai sus Autoritatea Contractantă își menține solicitarea conform caietului de sarcini, cap. 3. **DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE** respectiv „*Dacă autobuzul electric este omologat doar de autoritățile competente din UE, omologarea de tip de către RAR (Registrul Auto Român) a acestuia se va efectua de către Furnizor, în termen de maxim 45 de zile de la data semnării contractului, pe cheltuiala și riscul său. Aceasta reprezintă condiție pentru intrarea în vigoare a contractului.*”

Întrebare 14:

Având în vedere **pct. 3.4.1.5.27.2. - Computer gestiune management vehicul (CGMV) din Matricea de conformitate, la alin. 4 și 5 (fila 64)** s-a stabilit că acesta trebuie să poată integra aplicații specifice de dispecerizare și management al flotei - UTC și PTM.

Solicităm a se preciza despre ce aplicații specifice este vorba și să ne oferiți informații clare cu privire la acestea în scopul oferirii de soluții eficiente și funcționale pentru acestea.

Răspuns 14:

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 autobuzele electrice 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.

Conform solicitarilor caietului de sarcini, cap. 3.4.1.5.27.2. „*Computerul de bord trebuie sa poata integra o aplicatie de dispecerizare si management flota. Pentru aceasta se vor utiliza doar formate, standarde si protocoale deschise, publice. Aceasta aplicatie nu face obiectul caietului de sarcini.*”

CGMV va avea posibilitatea de actualizare a informatiilor in timp real utilizand o aplicatie instalata pe server.”

Aplicatiile de dispecerizare si management de flota nu fac obiectul caietului de sarcini insa computerul de bord trebuie sa dispuna de caracteristicile tehnice necesare, astfel incat sa poata integra o astfel de aplicatie in viitor.

Întrebare 15:

Având în vedere **pct. 3.4.1.5.27.2. - Computer gestiune management vehicul (CGMV) din Matricea de conformitate, la alin. 3 de la fila 68** textul este confuz (“Computerul gestiune management vehicul trebuie să fie”).

Vă solicităm să explicați, in extenso, la ce faceți referire și să dați textului un conținut inteligibil.

Răspuns 15:

Paragraful la care faceti referire pct. 3.4.1.5.27.2 Computer gestiune management vehicul (CGMV)

”Computerul gestiune management vehicul trebuie să fie capabil să transmită, prin W-LAN, arhive cu activitatea zilnică și caracteristicile de exploatare în formatul acceptat de existență. Datele vor fi disponibile într-un format deschis (S.I.R.I.), cu posibilitatea exportării și către alte aplicații ale Achizitorului.”



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

se va citi în sensul:

„Computerul gestionează managementul vehiculului trebuie să fie capabil să transmită, prin W-LAN, arhive cu activitatea zilnică și caracteristicile de exploatare într-un format deschis.”

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

Întrebare 1:

În conformitate cu prevederile art. 16, alin. (2) din Legea nr. 101/2016 cu modificările și completările ulterioare, respectiv: „În termen de o zi lucrătoare de la primirea contestației, autoritatea contractantă are obligația să o publice în SEAP”.

Vă solicităm să publicați în SEAP contestația formulată de către OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI ce a făcut obiectul Dosarului CNSC nr. 479/2020.

Răspuns 1:

Solicitarea dvs. este o învederare a prevederilor legale ce nu face obiectul unei solicitări de clarificări, în atare situație, vă rugăm să formulați detaliat o solicitare de clarificare.

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

Întrebare 1:

3. DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE

Pentru funcționarea autobuzului complet electric, acesta va fi prevăzut cu echipamente care vor permite realizarea unei încărcări lente pe durata a 4-5 ore și rapide cu o durată de 10+15 minute, a Sistemului Reîncărcabil de Stocare a Energiei (SRSEE).

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Autonomia vehiculului de 230 km este suficientă pentru a efectua autonomie zilnică. În transportul urban poate fi atinsă viteza medie de 12 până la 25 km/h. Aceasta va fi suficientă pentru minim 10 ore de utilizare. În cazul în care vehiculul încarcă lent în orele cu intensitate scăzută, aproximativ 30-60 min, autonomia zilnică va crește aproximativ 100 km. Încărcarea rapidă și durata de viață lungă a bateriei nu pot fi satisfăcute în aceeași tehnologie a bateriei. Costul bateriei va crește iar durata de viață va scădea. De asemenea, încărcarea rapidă adaugă sarcină suplimentară vehiculului. Nu există informații despre stația de încărcare rapidă. Parcursul mediu anual este de 60.000 km în caietul de sarcini: va fi de 170 km/zi, mai mic decât autonomia zilnică de 230 km. Din acest motiv încărcarea rapidă nu este necesară.

Propunere modificare: Solicităm eliminarea tuturor cerințelor cu privire la încărcarea rapidă.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

Răspuns 1:

Autonomia de 230 km este realizata in conditiile unei baterii noi. Pe parcursul exploatarii, capacitatea de stocare a acesteia se va diminua in timp, fiind necesara efectuarea de incarcari rapide suplimentare in traseu (capete de linii) pentru asigurarea rulajului zilnic.

Autoritatea contractanta isi mentine toate cerintele din Caietul de Sarcini privind incarcarea rapida.

Conform cap. 3.4.1.5.24.5. STATII DE INCARCARE, este in sarcina ofertantului sa puna la dispozitia Autoritatii Contractante specificatiile tehnice ale statiilor de incarcare rapida compatibile cu autobuzul oferat "In oferta se vor atasa obligatoriu specificatiile tehnice pentru statii de incarcare rapida de la minim 3 producatori specializati", "Constructorul autobuzului va furniza caracteristicile tehnico-functionale ale statiilor de incarcare rapida cu care autobuzul trebuie sa fie compatibil. In plus, in cadrul ofertei, Producatorul de autobuze va introduce o lista cu producatorii acestor statii de incarcare rapida, alaturi de o declaratie prin care se garanteaza compatibilitatea totala intre sistemul instalat pe autobuz si cel de pe statiile electrice de incarcare rapida aflate pe lista solicitata."

Întrebare 2:

7.2. CONFORMITATEA CU DIRECTIVELE EUROPENE

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Sunt specificate o mulțime de directive legate sau nu legate de autobuzul electric M3 clasa I. Va rugam sa explicati care dintre acestea vor fi luate in considerare pentru vehicule.

Propunere modificare: Solicitam introducerea urmatoarei sintagme:

„Directivele conexe enumerate mai jos vor fi solicitate, dacă este cazul, cu privire la autobuzul electric M3 din clasa I”

Răspuns 2:

Autoritatea contractanta este de acord cu solicitarea de clarificare.

Întrebare 3:

3. CONDIȚII TEHNICE MANDATORII

Ferestrele laterale cu deschidere, vor fi de tipul geam culisant, cu înălțime de minim 300 mm. Numărul de trape de aerisire va fi conform proiectului de caroserie și vor fi cu deschidere electrică în trei faze

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Sistemul de aer condiționat de înaltă capacitate și rata de amestecare a aerului proaspăt vor satisface condiția de aer din interiorul autobuzului. Nu este necesar ca lățimea geamurilor să se deschidă 300 mm. Tipul ferestrelor plabile cu deschiderea mică este superior. Sticla pliabilă de 180 mm se va deschide mai mult decât cea de 300mm prin glisare (cu alunecare; jumătate din ea nu poate fi deschisă)

Datorită sistemului de înaltă tensiune de pe acoperișul autobuzului, nu există niciun loc disponibil pentru a face trape de evacuare. Iar traperile nu sunt obligatorii în tipul M3 Clasa 1.

Propunere modificare: Ferestrele laterale cu deschidere, vor fi de tipul pliabile, cu înălțime de minim 180 mm.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

Răspuns 3:

Autoritatea contractanta isi mentine cerintele din Caietul de sarcini cap. 3.4.1.2. CONDITII TEHNICE OBLIGATORII pct. 11 si 3.4.1.5.3. PARBRIZUL, LUNETEA ȘI FERESTRELE, respectiv "Ferestrele laterale cu deschidere, vor fi de tipul geam culisant, cu înălțime de minim 300 mm." si „Ferestrele laterale cu deschidere, minim șase bucăți (pe ambele laterale ale autobuzului electric), vor fi de tipul geam culisant, cu o înălțime minimă de 300 mm, cu excepția geamurilor considerate ieșiri de siguranță."

Întrebare 4:

3.5.4. MEDIUL ÎN CARE ESTE OPERAT PRODUSUL

- Temperatura ambiantă: -30°C ... +45°C;

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Temperatura ambiantă a Bucureștiului este de la -5°C la 30°C. Nu este necesar ca minimul sa fie de -30°C; -15°C este suficient.

Propunere modificare: Solicitam reformularea cerintei astfel:

- Temperatura ambiantă: -15°C ... +45°C;

Răspuns 4:

Autoritatea contractanta isi mentine cerintele din Caietul de sarcini cap. 3.5.4. MEDIUL ÎN CARE ESTE OPERAT PRODUSUL, respectiv "Temperatura ambiantă: -30°C ÷ +45°C;"

Întrebare 5:

3.4.1.3.1. DESCRIEREA GENERALĂ CONSTRUCTIVĂ A AUTOBUZULUI ELECTRIC

Autobuzele electrice trebuie să fie realizate în conformitate cu legile adoptate cu privire la accesul în salonul acestora a persoanelor cu dizabilități locomotorii, respectiv Legea 448/2006.

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Reglementarea este referitoare la locuri publice și clădiri.

Propunere modificare: Solicitam eliminarea cerintei.

Răspuns 5:

Autoritatea contractanta isi mentine cerintele din Caietul de sarcini cap. 3.4.1.3.1. DESCRIEREA GENERALĂ CONSTRUCTIVĂ A AUTOBUZULUI ELECTRIC, respectiv "Autobuzele electrice trebuie să fie realizate în conformitate cu legile adoptate cu privire la accesul în salonul acestora a persoanelor cu dizabilități locomotorii, respectiv Legea 448/2006."

Precizam ca, in conformitate cu Art. 22 din Legea 448/2006 "Autoritățile administrației publice locale au obligația să ia următoarele măsuri specifice în vederea asigurării transportului în comun al persoanelor cu handicap: a) să achiziționeze mijloace de transport în comun adaptate"



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

Întrebare 6:

3.4.1.3.2. CONDIȚII SPECIALE OBLIGATORII

Autobuzul electric în ansamblu și echipamentele de pe autobuz trebuie să corespundă, din punct de vedere al nivelului de zgomot, cerințelor impuse de normele europene pentru vehicule.

Autobuzul electric în ansamblu și echipamentele de pe autobuz trebuie să corespundă, din punct de vedere al compatibilității electromagnetice, cerințelor impuse de Regulamentul 10 al Comisiei Europene privind compatibilitatea electromagnetică și HG 487/2016 privind compatibilitatea electromagnetică.

Echipamentele de pe autobuzul electric trebuie să corespundă la șocuri și vibrații: conform normelor europene pentru material rulant și vehicule electrice (CEI 571, CEI 77, CEI 165).

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Hotărârea Guvernului 487/2016 nu este un regulament comun privind constatarea. Regulamentul ECE este suficient; poate fi o alternativă

Nu există informații; dacă se supune reglementării europene. Regulamentul european va fi suficient pentru satisfacția clienților.

Propunere modificare: Autobuzul electric în ansamblu și echipamentele de pe autobuz trebuie să corespundă, din punct de vedere al nivelului de zgomot, cerințelor impuse de normele europene pentru vehicule.

Autobuzul electric în ansamblu și echipamentele de pe autobuz trebuie să corespundă, din punct de vedere al compatibilității electromagnetice, cerințelor impuse de Regulamentul 10 al Comisiei Europene privind compatibilitatea electromagnetică sau de HG 487/2016 privind compatibilitatea electromagnetică.

Echipamentele de pe autobuzul electric trebuie să corespundă la șocuri și vibrații: conform normelor europene pentru material rulant și vehicule electrice (CEI 571, CEI 77, CEI 165).

Răspuns 6:

Este acceptata conformitatea atât cu Directivele și Regulamentele Europene cât și cu legislația în domeniu în vigoare în România.

Întrebare 7:

3.4.1.3.2. CONDIȚII SPECIALE OBLIGATORII

Autobuzul electric trebuie să fie dotat cu următoarele sisteme de frânare:

- Frână auxiliară (de încetinire) electrică recuperativă și reostatică;

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Nu este necesară utilizarea frânei reostatice pentru acest tip de vehicul.

Propunere modificare: Solicităm reformularea cerinței astfel:

Autobuzul electric trebuie să fie dotat cu următoarele sisteme de frânare:

- Frână auxiliară (de încetinire) electrică recuperative sau reostatica



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

Răspuns 7:

Autoritatea contractanta isi mentine cerintele din Caietul de sarcini cap. 3.4.1.3.2. **CONDIȚII SPECIALE OBLIGATORII**, respectiv "Frână auxiliară (de încetinire) electrică recuperativă și reostatică".

Franarea electrica se va face cu recuperare de energie, modul reostatic va intra in functiune numai in situatii in care energia debitata la franare nu poate fi absorbita in intregime de sistemul de recuperare.

Întrebare 8:

3.4.1.4.2. CONDIȚII PENTRU MATERIALE

Componentele din cauciuc trebuie să reziste la condițiile de lucru, respectiv la agenții climatici și la produse petroliere, la variațiile de temperatură și presiune, lumină solară, ozon și ultraviolete cu durata de utilizare normală estimată de minim 8 ani.

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Componenta cauciucată are o viață utilă de 4-5 ani. Perioada de 8 ani este prea lungă, luând în considerare chiar și un proces de îngrijire costisitor. Nici acesta nu poate extinde durata de viața a cauciucului până la 8 ani.

Propunere modificare: Solicitam reformularea cerintei astfel:

Componentele din cauciuc trebuie să reziste la condițiile de lucru, respectiv la agenții climatici și la produse petroliere, la variațiile de temperatură și presiune, lumină solară, ozon și ultraviolete cu durata de utilizare normală estimată de minim 4 ani.

Răspuns 8:

Autoritatea contractanta isi mentine cerintele din Caietul de sarcini cap. 3.4.1.4.2. **CONDIȚII PENTRU MATERIALE**, respectiv "Componentele din cauciuc trebuie să reziste la condițiile de lucru, respectiv la agenții climatici și la produse petroliere, la variațiile de temperatură și presiune, lumină solară, ozon și ultraviolete cu durata de utilizare normală estimată de minim 8 ani."

Precizam ca, pentru autobuzul solicitat, in conformitate cu cap. 3.4.1.4.7.1. **DURATA DE FUNCȚIONARE ȘI DURATA DE UTILIZARE FĂRĂ REPARAȚIE GENERALĂ** "

- Durata de utilizare normala (fără reparație generală): minim 8 ani;
- Durata de serviciu: minim 15 ani."

Întrebare 9:

3.4.1.5.11. BARELE ȘI MÂNERELE DE SUSȚINERE

Barele orizontale de susținere trebuie să fie situate la o înălțime de minim 1,85 m de la nivelul podelei și vor fi prevăzute cu mânere de susținere flexibile. Mânerele flexibile vor fi poziționate echidistant pe lungimea barei și cu prindere ferma, pentru evitarea culisării lor.

Se vor prevedea de asemenea și bare de susținere verticale distribuite uniform în salon. Barele vertical trebuie să fie fixate rigid în podea, iar la partea superioară, în tavan sau de sistemul de bare orizontale.

15
87



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

În zona ușilor a II-a și a III-a, va fi prevăzută câte o bară orizontală de susținere destinată călătorilor aflați în picioare în acele zone. Bara va fi plasată longitudinal la o înălțime de maxim 1,95 m, pe toată lungimea spațiului ușilor. Pe bara vor fi prevăzute și 5 mânere flexibile de susținere (aceste mânere vor fi culisante).

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Solicitarea unei înălțimi exacte pentru poziționarea barelor nu este necesară. Șinele de mână nu vor fi utilizate pentru pasagerul în picioare. Se vor folosi mânere flexibile de apucare.

ECE R107 definește toate tipurile de bare.

Propunere modificare: Solicităm eliminarea cerinței.

Răspuns 9:

Autoritatea contractantă este de acord cu solicitarea. Barele și manerele de susținere vor fi în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU R107.

Întrebare 10:

3.4.1.5.12.1. SCAUNELE PENTRU PASAGERI

- Regulamentul CEE-ONU R 80 - prescripții privind rezistența scaunelor și ancorarea lor;
- Directiva 74/408/CEE, modificată de Directiva 96/37/CE - condițiile tehnice privind scaunele, ancorajele lor și rezemătoarele de cap;

Probleme tehnice și soluții - Pentru autobuzul M3 Class I: ECE R17 definește rezistența și montajul scaunelor pasagerului. Testul suplimentar nu poate fi posibil pentru clasa I M3

Propunere modificare:

- Regulamentul UNECE R 80 - prescripții privind rezistența scaunului și ancorarea acestora;
- ANULARE

Răspuns 10:

Având în vedere faptul că, în conformitate cu cap. 3. DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE, autobuzul oferit trebuie să fie omologat de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3, se acceptă conformitatea cu Directivele și Regulamentele Europene aplicabile în vigoare, inclusiv în ceea ce privește rezistența și montajul scaunelor pentru pasageri.

Întrebare 11:

3.4.1.5.13.5. TABLOU DE BORD

- Vitezometru: aparat cu afișare analogică – viteza trebuie să fie exprimată în km/h;

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Pentru tablourile de bord digitale există un conflict pentru afișarea analogică. Vizualizarea poate fi făcută analog.

Propunere modificare: Vitezometru: aparat cu afișare digitală sau analogică – viteza trebuie să fie exprimată în km/h;



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

Răspuns 11:

Autoritatea contractanta isi mentine cerinta din Caietul de sarcini cap. 3.4.1.5.13.5.

TABLOUL DE BORD, respectiv "Vitezometru: aparat cu afișare analogică – viteza trebuie sa fie exprimată în km/h"

Afisarea (reprezentarea / vizualizarea) analogica se solicita obligatoriu inclusiv pentru tablourile de bord digitale.

Întrebare 12:

3.4.1.5.13.5. TABLOU DE BORD

Computerul de bord va avea o interfață pentru utilizator ușor accesibilă cu meniu obligatoriu în limba română. Acesta, va furniza pe display cel puțin următorii parametri/indicatori:

- Presiune frânare pe circuitele I și II;

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Presiunea de frână nu este necesar a fi afisata pe tabloul de bord. Pentru a o afisa trebuie să existe o tehnologie suplimentară folosita la testarea frânei. Va fi o informație extinsă și inutilă pe tabloul de bord.

Propunere modificare: Solicitam eliminarea cerintei.

Răspuns 12:

Autoritatea contractanta isi mentine cerinta din Caietul de sarcini cap. 3.4.1.5.13.5. TABLOUL DE BORD, respectiv "Computerul de bord va avea o interfață pentru utilizator ușor accesibilă cu meniu obligatoriu în limba română. Acesta, va furniza pe display cel puțin următorii parametri/indicatori:

Presiune frânare pe circuitele I și II"

Întrebare 13:

3.4.1.5.16. SISTEMUL DE RULARE

Anvelopele vor fi radiale, iar profilul de rulare va fi tipul urban, care va asigura aderența atât în sezonul cald cât și pe timp de iarnă, pe un carosabil acoperit cu polei, gheață, zăpadă.

Anvelopele vor avea o durată de bună funcționare de minim 160.000 km. În cazul în care apare uzura anormală a anvelopelor Furnizorul va suporta contravaloarea proporțională cu rulajul neefectuat.

Probleme tehnice și soluții - Motivare: In general, durata de viața a anvelopelor utilizate in mediul urban este de 70.000-90.000 km. Odată cu regenerarea, aceasta va fi de 120.000 km. Din acest motiv, pentru starea normal, 160.000 km este o durata prea lunga pentru service-ul anvelopelor.

Propunere modificare: Solicitam reformularea cerintei astfel:

Anvelopele vor fi radiale, iar profilul de rulare va fi tipul urban, care va asigura aderența atât în sezonul cald cât și pe timp de iarnă, pe un carosabil acoperit cu polei, gheață, zăpadă.

Anvelopele vor avea o durată de bună funcționare de minim 120.000 km. În cazul în care apare uzura anormală a anvelopelor Furnizorul va suporta contravaloarea proporțională cu rulajul neefectuat.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

Răspuns 13:

Autoritatea contractanta isi mentine cerinta din Caietul de sarcini cap. 3.4.1.5.16. SISTEMUL DE RULARE, respectiv "Anvelopele vor fi radiale, iar profilul de rulare va fi tipul urban, care va asigura aderența atât în sezonul cald cât și pe timp de iarnă, pe un carosabil acoperit cu polei, gheață, zăpadă.

Anvelopele vor avea o durată de bună funcționare de minim 160.000 km. În cazul în care apare uzura anormală a anvelopelor Furnizorul va suporta contravaloarea proporțională cu rulajul neefectuat".

Întrebare 14:

3.4.1.5.20. INSTALAȚIA DE AER COMPRIMAT (PNEUMATICĂ)

Rezervoarele de aer vor fi prevăzute cu purjare automată și manuală, sistemul de purjare va fi prevăzut cu rezervor de colectare pentru evitarea poluării.

Probleme tehnice și soluții - Motivate: Nu este necesar să se purjeze manual dacă sistemul este automat.

Propunere modificare: Rezervoarele de aer vor fi prevăzute cu purjare automată, sistemul de purjare va fi prevăzut cu rezervor de colectare pentru evitarea poluării.

Răspuns 14:

Autoritatea contractanta isi mentine cerinta din Caietul de sarcini cap. 3.4.1.5.20. INSTALAȚIA DE AER COMPRIMAT (PNEUMATICĂ), respectiv "Rezervoarele de aer vor fi prevăzute cu purjare automată și manuală, sistemul de purjare va fi prevăzut cu rezervor de colectare pentru evitarea poluării".

Întrebare 15:

3.4.1.5.27.2. COMPUTER GESTIUNE MANAGEMENT VEHICUL (CGMV)

- display min. 15" IPS + videoproiector multimedia (min. 3100 lumeni, min. fullHD);
- Se va avea în vedere și o rezervă de stocare de cel puțin 20%, volumul minim de stocare asigurat va fi de minim 5 TB, discurile vor fi de minim 15.000 rpm. sau cu performanțe superioare.

Probleme tehnice și soluții - Motivate: Laptopul de 19 " este prea mare. Dimensiunea va ingreuna procesul de programare al vehiculului. Pentru programarea vehiculului, computerul folosit un computer ușor, sigur și eficient. 15.000 rpm este prea mare pentru server. Această tehnologie nu va fi fiabilă.

Propunere modificare: Solicitam reformularea cerintei astfel:

- afișare min. 14"+ videoproiector multimedia; (min. 3100 lumeni, min. fullHD);

Se va avea în vedere și o rezervă de stocare de cel puțin 20%, volumul minim de stocare asigurat va fi de minim 5 TB, discurile vor fi de minim 5.400 rpm. sau cu performanțe superioare.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

Răspuns 15:

Autoritatea contractanta isi mentine cerintele din Caietul de sarcini cap. 3.4.1.5.27.2. COMPUTER GESTIUNE MANAGEMENT VEHICUL (CGMV), respectiv "display min. 15" IPS + videoproiector multimedia (min. 3100 lumeni, min. fullHD)" pentru calculatoare portabile/laptop si "Hard-discurile serverului vor fi dimensionate astfel încât să asigure volumul de stocare necesar pentru a înregistra toate datele transmise de autobuze pentru o perioadă de minim 24 luni. Se va avea în vedere și o rezervă de stocare de cel puțin 20%, volumul minim de stocare asigurat va fi de minim 5 TB, discurile vor fi de minim 15.000 rpm. sau cu performanțe superioare."

Precizam ca nicaieri in caietul de sarcini nu s-a solicitat display de 19" pentru laptop.

Întrebare 16:

3.4.1.5.32.2. ASIGURAREA MICROCLIMATULUI ÎN VARA

Microclimatul compartimentului pasagerilor și al postului de conducere, pe timp de vara, va fi asigurat printr-o instalație de aer condiționat, cu două circuite, unul pentru compartimentul de călători și unul pentru postul de conducere, cu funcționare concomitentă și independentă pentru cele două zone, cu o putere aleasă astfel încât să asigure condițiile de capacitate pentru un microclimat cu un randament de realizare a pragului de minim +25°C în salonul autobuzului la o temperatura a mediului exterior de +37°C.

Probleme tehnice și soluții - Motivate: În interiorul autobuzului un prag de minimum 25°C nu este compatibil cu solicitarea de reparație. Un prag de pana la maxim 28°C este superior.

Propunere modificare: Microclimatul compartimentului pasagerilor și al postului de conducere, pe timp de vara, va fi asigurat printr-o instalație de aer condiționat, cu două circuite, unul pentru compartimentul de călători și unul pentru postul de conducere, cu funcționare concomitentă și independentă pentru cele două zone, cu o putere aleasă astfel încât să asigure condițiile de capacitate pentru un microclimat cu un randament de realizare a pragului de maxim +28°C în salonul autobuzului la o temperatura a mediului exterior de + 37°C.

Răspuns 16:

Autoritatea contractanta isi mentine cerintele din Caietul de sarcini cap. 3.4.1.5.32.2. ASIGURAREA MICROCLIMATULUI PE TIMP DE VARA, respectiv "Microclimatul compartimentului pasagerilor și al postului de conducere, pe timp de vara, va fi asigurat printr-o instalație de aer condiționat, cu două circuite, unul pentru compartimentul de călători și unul pentru postul de conducere, cu funcționare concomitentă și independentă pentru cele două zone, cu o putere aleasă astfel încât să asigure condițiile de capacitate pentru un microclimat cu un randament de realizare a pragului de minim +25°C în salonul autobuzului la o temperatura a mediului exterior de + 37°C".



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

Întrebare 17:

3.4.1.5.34. ACCESORII

- Roată de rezervă, cric;
- Cale pentru roți, fixate și asigurate;
- Două stingătoare pentru incendiu, amplasate în cabina conducătorului auto;

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Pneul și cricul de rezervă vor fi disponibile în garaj. Există 2 mufe suficiente pentru o singură zonă de servicie. Trebuie să existe o zonă de deservire a anvelopelor pentru proiect.

Este suficienta echiparea cu un singur stingător pe zona șoferului. ECE R107 definește astfel.

Propunere modificare:

- Roată de rezervă, 2 mufe pe zona de service;
- Cale pentru roți, fixate și asigurate;
- Un stingător pentru incendiu, amplasate în cabina conducătorului auto;

Răspuns 17:

Autoritatea contractanta isi mentine cerintele din Caietul de sarcini cap. 3.4.1.5.34. ACCESORII, respectiv dotarea autobuzului cu “

- Roată de rezervă, cric;
- Cale pentru roți, fixate și asigurate;
- Două stingătoare pentru incendiu, amplasate în cabina conducătorului auto;”

Cerinta privind echiparea cu un singur stingator pe zona soferului din UNECE R107 este conditie pentru omologarea autobuzului. Prin caietul de sarcini, Autoritatea contractanta solicita echiparea intregului autobuz cu doua stingatoare in exploatare, cel de-al doilea urmand a fi amplasat tot in cabina conducatorului pentru utilizarea in conditii de siguranta de catre personal instruit.

Întrebare 18:

3.4.1.6.2. CONDIȚII DE VERIFICARE A CALITĂȚII Teste dinamice

5. Teste pentru funcționarea antiderapant și anti-blocare

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Va fi test de tip. Aceasta va deteriora anvelopele pentru a face toate încercările vehiculului. ECE R13 garantează acest test și valori.

Propunere modificare: Solicitam eliminarea cerintei.

Răspuns 18:

Autoritatea contractanta este de acord cu solicitarea. Încercările pentru funcționarea antipatinării și a antiblocării vor constitui probe de tip.

Întrebare 19:

3.4.1.6.2. CONDIȚII DE VERIFICARE A CALITĂȚII

10. Încercări pentru interferență, conform serie CEI 801:

- interferență internă;
- interferență provocată de autobuz în exterior;
- interferență în frecvențele radio;



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

-interferențe externe asupra autobuzului.

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Aceste teste sunt costisitoare și realizate de laboratoare speciale. Atât timp cât ECE R10 garantează aceste teste și rezultate, efectuarea încercărilor suplimentare este inutilă.

Propunere modificare: Solicităm eliminarea cerinței.

Răspuns 19:

Având în vedere că autobuzul solicitat prin caietul de sarcini este un vehicul complet electric, având un număr mare de circuite și echipamente electrice și electronice, Autoritatea contractantă își menține cerința din Caietul de sarcini.

Precizăm că Încercările pentru interferență, conform serie CEI 801 constituie probe de tip.

Întrebare 20:

3.4.1.6.2. CONDIȚII DE VERIFICARE A CALITĂȚII

14. Încercări pentru verificarea nivelului de zgomot

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Este, de asemenea, un test de tip.

Propunere modificare: Solicităm eliminarea cerinței.

Răspuns 20:

Autoritatea contractantă își menține cerințele din Caietul de sarcini, cu precizarea că Încercările pentru verificarea nivelului de zgomot au fost solicitate ca probe de tip.

Întrebare 21:

3.4.1.6.2. CONDIȚII DE VERIFICARE A CALITĂȚII

18. Încercări pentru verificarea autonomiei de 230 km garantată de Furnizor

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Proba rutieră de minimum 230 km se va face pentru toate vehiculele, înainte de expediere.

Propunere modificare: Solicităm ca încercarea să fie inclusiv de lot.

Răspuns 21:

Autoritatea contractantă își menține cerințele din Caietul de sarcini cap. 3.4.1.6.2. CONDIȚII DE VERIFICARE A CALITĂȚII. Conform acestui capitol, "Autobuzul electric trebuie să fie supus probelor de lot individuale care se vor face în locația de exploatare a Achizitorului, static și un parcurs de probă de minim 300 km înainte de începerea exploatarei cu călători"

Întrebare 22:

ÎNCERCĂRI STATICE:

2. Încercări de măsurători greutate și repartizarea sarcinilor pe punți

Probleme tehnice și soluții - Motivare: 1230/2012 / CE garantează această valoare. În producția în serie a fost tolerat aproximativ 3% din greutate. În producție, aceasta va fi mai mică decât această valoare. Nu există niciun rezultat benefic din acest test.

Propunere modificare: Solicităm eliminarea cerinței.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

Răspuns 22:

Autoritatea contractanta isi mentine cerintele din Caietul de sarcini. Încercările de măsurători greutate și repartitia sarcinilor pe punți sunt solicitate ca probe de tip.

➤ DRAFT CONTRACT

Întrebare 23:

11.1. Furnizorul are obligația sa obtina omologarea de tip de catre RAR a unui autobuz electric, în termen de maxim 45 de zile de la data semnării contractului, pe cheltuiala si riscul sau. În cazul neobtinerii omologarii contractul se reziliaza din culpa furnizorului și se aplică clauzele contractuale.

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Procedurile transnaționale si durata tranzacțiilor oficiale variază. Perioada trebuie să fie de 60 de zile pentru a evita probleme atât pentru furnizor, cât și pentru beneficiar.

Propunere modificare: Solicitam reformularea clauzei astfel:

11.1. Furnizorul are obligația sa obtina omologarea de tip de catre RAR a unui autobuz electric, în termen de maxim 60 de zile de la data semnării contractului, pe cheltuiala si riscul sau. În cazul neobtinerii omologarii contractul se reziliaza din culpa furnizorului și se aplică clauzele contractuale.

Răspuns 23:

Autoritatea contractanta isi mentine solicitarea din draftul de contract pct. 11.1 si caietul de sarcini cap. 3. DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE

„Ofertantul va prezenta copiile „conform cu originalul” ale documentației de omologare a autobuzului electric, din care să rezulte că:

- Autovehiculul oferat este omologat, în România, cu Certificat de omologare în categoria M3, de tip RAR (Registrul Auto Român), sau
- Autovehiculul oferat este omologat de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3.

Dacă autobuzul electric este omologat doar de autoritățile competente din UE, omologarea de tip de către RAR (Registrul Auto Român) a acestuia se va efectua de către Furnizor, în termen de maxim 45 de zile de la data semnării contractului, pe cheltuiala și riscul său. Aceasta reprezintă condiție pentru intrarea în vigoare a contractului.

Aceste autobuze electrice trebuie să fie omologate de către Registrul Auto Român (RAR) în scopul obținerii cărții de identitate. Pentru aceasta ofertantul va include în preț plata tuturor taxelor necesare conform legislației române în vigoare ținând cont că livrarea se va face DDP la locația stabilită de Achizitor, prin contract. În cazul neobținerii omologării de tip de către RAR (Registrul Auto Român) în termenul maxim oferat, se vor aplica clauzele contractuale privind rezilierea din vina Furnizorului.”

Conform site www.rarom.ro, „începând cu data de 01.01.2007 pentru vehiculele omologate în conformitate cu directivele-cadru ale Uniunii Europene (directive care se referă la omologarea de tip a întregului vehicul) se aplică procedura de acordarea numărului național de registru, [...]. În urma obținerii acordării numărului național de registru importatorii pot



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

solicita un număr nelimitat de cărți de identitate pe care pot să le folosească până la momentul în care omologarea europeană își pierde valabilitatea.

Actele normative care stau la baza acestei proceduri precum și adresele serviciilor care desfășoară activitatea de acordarea numărului național de registru sunt identice cu cele de la procedura de omologare națională de tip.

Conform prevederilor SUBCAPITOLULUI 12 Metodologia de omologare din Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1275 din 22 decembrie 2009 pentru modificarea și completarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere – RNTR 7, aprobate prin ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2132/2005,

8. Omologarea se acordă de către RAR în reprezentanțele sale teritoriale și constă în:

8.1. identificarea vehiculului;

8.2. efectuarea verificărilor și, după caz, a încercărilor necesare pentru evaluarea îndeplinirii condițiilor constructive prevăzute în prezentele reglementări;

8.3. efectuarea verificărilor privind starea tehnică prevăzute în planurile de operațiuni din RNTR1;

8.4. acordarea numărului național de registru;

8.5. eliberarea, la cererea solicitantului omologării, a unui certificat de omologare individuală (al cărui model este prevăzut în anexa nr. 8).

Certificatul de omologare individuală trebuie să conțină numărul de identificare al vehiculului în cauză.

8.6. eliberarea CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării.”

Conform celor de mai sus, Autoritatea Contractantă își menține solicitarea conform draftului de contract pct. 11.1 și caietului de sarcini, cap. 3. DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE, respectiv

„Dacă autobuzul electric este omologat doar de autoritățile competente din UE, omologarea de tip de către RAR (Registrul Auto Român) a acestuia se va efectua de către Furnizor, în termen de maxim 45 de zile de la data semnării contractului, pe cheltuiala și riscul său. Aceasta reprezintă condiție pentru intrarea în vigoare a contractului.”

Întrebare 24:

13.2. Furnizorul se angajează să ofere garanția totală a funcționării („FULL WARRANTY”) fără defecțiuni a autobuzului, pentru minim 5 ani sau minim 300.000 km în intervalul de exploatare corespunzător, sau rulajul până la minim 300.000 km pentru autobuz în ansamblu și toate componentele sale (altele decât cele precizate la art. 13.3). Furnizorul va asigura toate materialele, piesele, subansamblele, ansamblele, sistemele, agregatele autobuzului necesare să fie înlocuite prin reparații de uzură normală, defecte tehnice, cu repere definite (kituri de reparație, subansambluri, materiale, piese etc.) conform manualului de reparații și întreținere autobuzului și catalogului de piese de schimb.

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Condițiile generale de garanție ale autobuzelor sunt de 2 ani. Un termen de garanție mai mare se transpune într-un cost suplimentar. Furnizorii secundari din industria auto oferă și o perioadă de garanție de 2 ani. Cu livrarea vehiculelor poate fi oferită broșura de întreținere și reparații.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

Propunere modificare: Solicitam reformularea clauzei astfel:

Furnizorul se angajeaza să ofere garanția totală a funcționării („FULL WARRANTY”) fara defectiuni a autobuzului, pentru minim 2 ani sau minim 120.000 km în intervalul de exploatare corespunzător, sau rulajul până la minim 120.000 km pentru autobuz în ansamblu și toate componentele sale (altele decât cele precizate la art. 13.3). Furnizorul va asigura toate materialele, piesele, subansamblele, ansamblele, sistemele, agregatele autobuzului necesare să fie înlocuite prin reparații de uzură normală, defecte tehnice, cu repere definite (kituri de reparație, subansambluri, materiale, piese etc.) conform manualului de reparații și întreținere autobuzului și catalogului de piese de schimb.

Răspuns 24:

Autoritatea contractantă își menține solicitarea din draftul de contract pct. 13.2.

Întrebare 25:

13.3. Furnizorul asigura

următoarele termene de garanție diferite de cea a autobuzului în ansamblu:

- Caroserie: minim 15 ani;
- Anvelope: minim 160.000 km;

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Caroserie: min.8 ani (specificația 5.8. Acestea trebuie să ofere o garanție de cel puțin 8 ani pentru caroserie, fără operațiuni de întreținere.) Anvelope: Durata de viață a anvelopelor în mediul urban este în general de 70.000-90.000 km. În condiții normale, o durată de service de 160.000 km a anvelopelor este prea îndelungată. Durata de viață ar trebui să fie de 120.000 km

Propunere modificare: Solicitam reformularea clauzei astfel:

Furnizorul asigura următoarele termene de garanție diferite de cea a autobuzului în ansamblu:

- Caroserie: minim 8 ani;
- Anvelope: minim 120.000 km;

Răspuns 25:

Autoritatea contractantă își menține solicitarea din draftul de contract pct. 13.3.

Întrebare 26:

13.11. Remedierea defectiunilor în termen de garanție se va realiza fără penalități în maxim 24 de ore pentru intervențiile care nu necesită demontări de agregate/echipamente și în maxim 48 de ore pentru intervențiile care necesită demontări de agregate/echipamente de la întocmirea notificării transmise și în maximum

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Timpul trebuie modificat la 48 de ore, deoarece înlocuirea și furnizarea unor piese poate dura până la 24 de ore.

Propunere modificare: Solicitam reformularea clauzei astfel:

Remedierea defectiunilor în termen de garanție se va realiza fără penalități în maxim 48 de ore pentru intervențiile care nu necesită demontări de agregate/echipamente și în maxim 48 de ore pentru intervențiile care necesită demontări de agregate/echipamente de la



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

intocmirea notificării transmise și în maximum

Răspuns 26:

Autoritatea contractantă își menține solicitarea din draftul de contract pct. 13.11.

Întrebare 27:

14.4.4. Toate consumabilele necesare activității de întreținere și mentenanță planificată sunt în sarcina furnizorului pentru toată perioada de garanție și vor fi livrate esalonat pe cheltuiala sa. Furnizorul va pune la dispoziție piesele și materiale consumabile (becuri, ulei pentru completare, și alți lubrifianți etc.) care în caz de defectare pot conduce la imobilizarea autobuzului, conform caietului de sarcini.

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Toate echipamentele speciale și cererile de piese de schimb solicitate în afara anexei contractului reprezintă costuri suplimentare.

Propunere modificare: Solicităm reformularea clauzei astfel:

Toate consumabilele necesare activității de întreținere și mentenanță planificată sunt în sarcina furnizorului pentru toată perioada de garanție și vor fi livrate esalonat pe cheltuiala sa. Furnizorul va pune la dispoziție piesele și materiale consumabile (becuri, ulei pentru completare, și alți lubrifianți etc.) care în caz de defectare pot conduce la imobilizarea autobuzului, conform caietului de sarcini. Acest articol este valabil numai pentru echipamentele incluse în contract.

Răspuns 27:

Autoritatea contractantă își menține solicitarea din draftul de contract pct. 14.4.4.

Întrebare 28:

14.6.4. Toate reparațiile și consumabilele necesare activității de remediere a defectiunilor în termen de garanție sunt în sarcina Furnizorului și vor fi livrate pe cheltuiala acestora.

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Toate echipamentele speciale și cererile de piese de schimb solicitate în afara anexei contractului reprezintă costuri suplimentare.

Propunere modificare: Solicităm reformularea clauzei astfel:

14.6.4. Toate reparațiile și consumabilele necesare activității de remediere a defectiunilor în termen de garanție sunt în sarcina Furnizorului și vor fi livrate pe cheltuiala acestora.

Acest articol este valabil numai pentru echipamentele incluse în contract.

Răspuns 28:

Autoritatea contractantă își menține solicitarea din draftul de contract pct. 14.6.4.

Întrebare 29:

19.3. În cazul în care, din vina sa

exclusivă, Furnizorul nu își îndeplinește obligațiile asumate pentru contract, Achizitorul are dreptul de a deduce din obligațiile asumate, ca majorări de întârziere o sumă echivalentă cu 0,04% din prețul contractului pentru fiecare zi de întârziere, până la îndeplinirea efectivă a obligațiilor.

25
97



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Responsabilitatea ar trebui aplicată numai pe vehiculul defect

Propunere modificare: Solicităm reformularea clauzei astfel:

19.3. În cazul în care, din vina sa exclusivă, Furnizorul nu își îndeplinește obligațiile asumate pentru contract, Achizitorul are dreptul de a deduce din obligațiile asumate, ca majorări de întârziere o sumă echivalentă cu 0,04% din prețul vehiculului pentru fiecare zi de întârziere, până la îndeplinirea efectivă a obligațiilor.

Răspuns 29:

Autoritatea contractantă își menține solicitarea din draftul de contract pct. 19.3.

Întrebare 30:

19.4. Dacă penalitățile depășesc mai mult de 10% din valoarea contractului, Achizitorul, după notificarea Furnizorului, poate să dispună încetarea contractului de furnizare potrivit art.20.1. din prezentul contract.

Probleme tehnice și soluții - Motivare: Într-o situație precum rezilierea contractului, procentul specificat este foarte scăzut.

Propunere modificare: Solicităm reformularea clauzei astfel:

19.4. Dacă penalitățile depășesc mai mult de 40% din valoarea contractului, Achizitorul, după notificarea Furnizorului, poate să dispună încetarea contractului de furnizare potrivit art.20.1. din prezentul contract.

Răspuns 30:

Autoritatea contractantă își menține solicitarea din draftul de contract pct. 19.4.

Prezenta clarificare conține 26 pagini.

DIRECȚIA GENERALĂ ACHIZIȚII PUBLICE
DIRECTOR GENERAL
Eugen DAVIDOIU



DIRECȚIA PROCEDURI
DIRECTOR EXECUTIV
Dorina Elena POPA

SERVICIUL CONTRACTARE ACHIZIȚII
ȘEF SERVICIU
Crina-Mădălina CIOBANU

Întocmit, 1 ex. 04.06.2020
Nicoleta POPA, consilier achiziții publice DGAP