



MUNICIPIUL ARAD

310130 Arad-România-Bd.Revoluției 75

Tel.+40-257-281850 Fax.+40-257-284744

www.primariaarad.ro pma@primariaarad.ro

Direcția Tehnică- Serviciul Achiziții Publice



Nr. de înregistrare: 74946 din data de 16.10.2020

CĂTRE TOȚI CEI INTERESAȚI

**Cu referire la: Procedura de atribuire: Licitatie deschisă- funizare Autobuze electrice
Cod/Coduri CPV: 34144910-0 Autobuze electrice**

Răspuns la solicitarea de clarificări privind procedura de licitație deschisă publicată:

- pe site-ul www.e-licitatie.ro anunț de participare nr. CN 1024754/24.09.2020
- pe site-ul <http://ted.europa.eu> anunț de participare publicat în JOUE nr: 2020/S 187-449235/24.09.2020

Urmare a solicitărilor de clarificari din partea unor operatori economici interesati conform prevederilor articolul 160 alin (1) din Legea 98/2016 cu toate completarile si modificarile ulterioare, "Orice operator economic interesat are dreptul de a solicita clarificări sau informații suplimentare în legătură cu documentația de atribuire, cu respectarea termenului limită stabilit de autoritatea contractantă în anunțul de participare avand în vedere prevederile art. 160 alin (3) din Legea 98/2016 ” Autoritatea contractanta are obligatia de a publica răspunsurile însoțite de întrebările aferente la adresa de internet la care sunt disponibile documentele achiziției, indicată potrivit dispozițiilor art. 150 alin. (2), luând măsuri pentru a nu dezvălui identitatea operatorului economic care a solicitat clarificările sau informațiile suplimentare respective, Municipiul Arad publica raspunsurile însoțite de întrebările aferente, astfel:

1. Referitor clarificare postata in SICAP la data de 25.09.2020ora 11:02

Întrebare: 1. In caietul de sarcini, pag. 25, se solicita: “Ofertantul va propune soluția tehnico-economică optimă, în privința stațiilor de încărcare a bateriilor, în două variante, cu alimentare la tensiunea de 750Vcc și alimentare la tensiune de 400Vca. În urma analizei cost-beneficiu, a celor două variante, Autoritatea Contractantă împreună cu specialiști utilizatorului, vor opta pentru varianta cea mai avantajoasă din punct de vedere tehnico-economic. Stațiile de încărcare se vor livra/monta înaintea livrării primului autobuz electric, în așa fel încât, la livrarea primului autobuz să existe posibilitatea încărcării cu energie electrică a bateriilor autobuzului electric și punerea în circulație a acestuia. Nota: Realizarea stațiilor de încărcare propriu zise, proiectarea, autorizarea, execuția lucrărilor, punere în funcțiune face obiectul unei documentații tehnico-economice distincte. Contractantul nu are responsabilități pentru realizarea stațiilor de încărcare, în

schimb trebuie să asigure compatibilitatea autobuzelor electrice furnizate cu stațiile de încărcare ce urmează a fi achiziționate și să furnizeze în cadrul ofertei toate informațiile tehnice necesare cu privire la soluția tehnică adoptată pentru încărcarea rapidă și lentă a autobuzelor electrice.” Dorim să vă informăm pe această cale că autobuzele electrice conțin echipamente diferite în funcție de soluția de încărcare aleasă. Astfel pentru autobuzele care se încarcă prin alimentare din curent alternativ sunt necesare echipamente de transformare a curentului în curent continuu singurul cu care se pot încărca bateriile de tracțiune. Pentru autobuzele care se încarcă prin alimentare din curent continuu echipamentul de transformare din curent alternativ în cel continuu nu mai este necesar pe autobuz transformarea curentului efectuându-se în stația de încărcare. Echipamentul adițional în cazul încărcării din curent alternativ crește costul autobuzului și prezintă masa adițională care se traduce prin capacitate diminuată de transport. Soluția optimă este de obicei cea în care transformarea curentului de la rețea (trifazat alternativ) se realizează în stația de transformare. Este adevărat că în aceste situații sunt mai costisitoare dar în general costurile totale autobuze+stații sunt mai mici în varianta alimentare în curent continuu. Solaris Bus & Coach sp. z o.o., ul. Obornicka 46, Bolechowo-Osiedle, 62-005 Owińska tel. +48 61 66 72 333, fax +48 61 66 72 310, solarisbus@solarisbus.pl, www.solarisbus.com Bank PKO BP I Oddział w Poznaniu, Plac Wolności 3, 60-914 Poznań, konto PLN: 16 1020 4027 0000 1602 0401 2738 Konto euro: PL69 1020 4027 0000 1802 0401 2753, SWIFT: BPKOPLPW, konto CHF: 74 1020 4027 0000 1602 0401 2761 NIP: 524-00-15-630, VAT EU: PL5240015630 Sąd Rejonowy Poznań Nowe Miasto i Wilda w Poznaniu, VIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, nr KRS 0000856560 Kapitał zakładowy: 160 169 580 PLN, kapitał wpłacony: 160 169 580 PLN Având în vedere cele prezentate mai sus și anume că există diferențe constructive ale autobuzelor între cele două tipuri de încărcări și implicit de cost, că autobuzele sunt echipate ori cu o soluție cu ori cu cealaltă și faptul că stațiile se vor achiziționa în mod separat vă rugăm să ne comunicați cum ar trebui potențialii ofertanți să abordeze solicitarea dumneavoastră de a propune două soluții pentru stațiile de încărcare fără a propune și două variante de preț pentru două variante diferite ale autobuzului. De asemenea trebuie menționat că decizia în privința tipului de stații achiziționate de autoritate trebuie să fie comunicată furnizorului odată cu semnarea contractului pentru autobuze/începerea producției.

2. În caietul de sarcini, pag. 15, și în alte secțiuni ale documentației se solicită ca autobuzele să fie construite cu podea complet coborâtă (fără trepte pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare). Dorim să vă comunicăm că pentru vehiculul de categorie 9 m podeaua complet coborâtă prezintă dificultăți foarte mari la nivel de proiectare/constructiv și din câte cunoaștem nu există astfel de vehicule pe piață. La această categorie de vehicule soluția uzuală este cea LE (Low Entry). Autobuzele LE au accesul pasagerilor la ambele uși în zone cu podeaua complet coborâtă. De asemenea toată suprafața destinată pasagerilor între cele două uși și spațiul pentru persoanele cu dizabilități este cu podea complet coborâtă. Singura diferență pentru vehiculele low entry este că în spatele ușii a doua (cea de la mijlocul vehiculului) există o singură treaptă (la alți producători posibil mai multe). Accesul persoanelor în vârstă, al celor cu dizabilități, al persoanelor cu carut pentru copii, al persoanelor cu bagaje grele etc... nu este incomodat în nici un fel comparabil cu un vehicul cu podea complet coborâtă. Astfel vă rugăm să acceptați și vehicule de tip Low Entry cu o singură treaptă în spatele ușii a II –a pentru categoria de vehicule de 9 m. Menținerea acestei cerințe va conduce la reducerea drastică (sau totală) a numărului de oferte depuse.

3. În caietul de sarcini, pag. 55, și în alte secțiuni ale documentației se solicită garanția bateriilor de tracțiune de 8 ani. Dorim să vă comunicăm că garanția solicitată de dumneavoastră este una neuzuală pe piața europeană și din România. Garantarea unei durate atât de lungi de viață a bateriilor obligă ofertanții să includă în oferta prețul a unui întreg nou set de baterii iar prețul

bateriilor este o parte semnificativa din costul unui autobuz electric (daca doriti o aproximare puteti considera 1kWh capacitate baterii echivalent a 1000 euro). Din nefericire valoarea estimata pentru aceasta procedura este una oricum destul de mica fata de preturile din piata. Va rugam astfel sa reduceti garantia solicitata pentru bateriile de tractiune la 5 ani, valoarea uzuala din piata. Solaris Bus & Coach sp. z o.o., ul. Obornicka 46, Bolechowo-Osiedle, 62-005 Owińska tel. +48 61 66 72 333, fax +48 61 66 72 310, solarisbus@solarisbus.pl, www.solarisbus.com Bank PKO BP I Oddział w Poznaniu, Plac Wolności 3, 60-914 Poznań, konto PLN: 16 1020 4027 0000 1602 0401 2738 Konto euro: PL69 1020 4027 0000 1802 0401 2753, SWIFT: BPKOPLPW, konto CHF: 74 1020 4027 0000 1602 0401 2761 NIP: 524-00-15-630, VAT EU: PL5240015630 Sąd Rejonowy Poznań Nowe Miasto i Wilda w Poznaniu, VIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, nr KRS 0000856560 Kapitał zakładowy: 160 169 580 PLN, kapitał wpłacony: 160 169 580 PLN Avand in vedere ca raspunsul la solicitarile de mai sus este esential pentru orice producator interesat si fara acest raspuns pentru orice potential ofertant nu va avea sens inceperea pregatirii unei oferte va solicitam prelungirea termenului de depunere al ofertelor astfel incat de la momentul publicarii raspunsului, ofertantii sa beneficieze de cel putin 30 zile pentru pregatirea ofertelor.

Răspuns: 1. Stațiile de încărcare rapidă ce se vor realiza pe cele două amplasamente ale traseului, vor asigura alimentarea autobuzelor electrice în curent continuu (750 Vcc);
2. Se acceptă cerința operatorului economic și se modifică cerința din caietul de sarcini respectiv "Autobuzele electrice pentru transportul urban de capacitate mică (midibuze) vor avea podeaua coborâtă pe toată suprafața disponibilă accesului pasagerilor, de tip Low Entry". Autobuzele trebuie realizate în conformitate cu legile adoptate cu privire la accesul în salonul acestora a persoanelor cu dizabilități, respectiv Legea 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap. Autobuzele vor respecta prescripțiile speciale ale Directivei Europene 2001/85/CE, cu privire la accesibilitatea în autovehicul a persoanelor cu mobilitate redusă și a celor care folosesc pentru deplasare scaune rulante. Vor fi respectate deasemenea și dispozițiile Directivei 97/27/CE, respectiv a Regulamentului nr.107 al CEE-ONU;
3. Se acceptă cerința operatorului economic și se modifică cerința din caietul de sarcini, respectiv "bateriile de acumulatori vor avea o garanție de minim 5 ani (60 de luni)", celelalte prevederi din Caietul de sarcini rămân neschimbate.

2. Referitor clarificare postata în SICAP la data de 13.10.2020 ora 10:31

Întrebare: Având în vedere răspunsul autorității contractante la- "punct de vedere la contestația de autobuze electrice"-publicat pe platforma SEAP la data de 09.10.2020, prin care aceasta a afirmat că este dispusă la acceptarea unei toleranțe suplimentare de +/- 3% la dimensiunea nominală de 9.000 mm inclusiv la toleranțele de +/- 350 mm, respectiv lungimea autobuzelor electrice din această categorie să fie cuprinsă în intervalul 8.390mm și 9.630mm,

Vă aducem la cunoștință că, din punct de vedere tehnic, este imposibil ca un autobuz cu lungimea de 8390 mm să aibe o capacitate de transport de 24 locuri pe scaune.

Tehnic admisibil, conform cu reglementările de omologare interne și internaționale în vigoare, la o lungime de 8390mm, autobuzele pot avea de la 15 până la maxim 20 locuri pe scaune.

În consecință, în condițiile în care ați acceptat o lungime de minim 8390mm, vă rugăm acceptați și o capacitate de transport minim de 50 persoane din care 19 locuri pe scaune.

Răspuns:Așa cum s-a precizat în punctul de vedere la care faceți referire și pe care l-am postat pe platforma SEAP, **NE MENTINEM** cele afirmate acolo respectiv: "*că suntem dispuși la clarificarea/remedierea solicitată, respectiv acceptarea unei toleranțe suplimentare de +/- 3%*"

la dimensiunea nominală de 9.000 mm inclusiv la toleranțele de +/- 350 mm, respectiv ca lungimea autobuzelor electrice din această categorie să fie cuprinsă în intervalul 8.390 mm și 9.630 mm, atâta timp cât sunt respectate celelalte cerințe cu privire la capacitatea de transport de minim 50 persoane din care 24 pe scaune, precum și celelalte condiții conexe cu privire la distanțele între scaune precum și dimensiunile acestora, și prescripțiile speciale cu privire la accesibilitatea pasagerilor cu mobilitate redusă și a celor care folosesc pentru deplasare cărucioare rulante la bordul autovehiculului, respectând în acest fel Directiva 97/27/CE, respectiv Regulamentul nr.107 al CEE-ONU -Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora [2015/922], condiție necesară dar și obligatorie pentru omologare cu Certificat de omologare de tip RAR.

Dorim să clarificăm faptul că acceptarea unei toleranțe suplimentare de +/- 3% la dimensiunea nominală de 9.000 mm inclusiv la toleranțele de +/- 350 mm, respectiv ca lungimea autobuzelor electrice din această categorie să fie cuprinsă în intervalul 8.390 mm și 9.630 mm este **condiționată** de respectarea celorlalte cerințe cu privire la capacitatea de transport de minim 50 persoane din care 24 pe scaune, precum și celelalte condiții conexe cu privire la distanțele între scaune precum și dimensiunile acestora, și prescripțiile speciale cu privire la accesibilitatea pasagerilor cu mobilitate redusă și a celor care folosesc pentru deplasare cărucioare rulante la bordul autovehiculului, respectând în acest fel Directiva 97/27/CE, respectiv Regulamentul nr.107 al CEE-ONU -Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora [2015/922], condiție necesară dar și obligatorie pentru omologare cu Certificat de omologare de tip RAR, iar în cazul în care este imposibilă respectarea celorlalte cerințe ale caietului de sarcini, cerințele inițiale solicitate prin acesta rămân neschimbate.

3. Referitor clarificare postata în SICAP la data de 13.10.2020 ora 10:37

Întrebare: Având în vedere răspunsul autorității contractante la- "punct de vedere la contestația de autobuze electrice" din data de 09.10.2020, prin care aceasta a afirmat că este dispusă la acceptarea unei toleranțe suplimentare respectiv, ca lungimea autobuzelor electrice din această categorie să fie cuprinsă în intervalul 8.390 mm și 9.630 mm,

Solicităm să acceptați ca numărul locurilor pe scaune să fie de minim 18, în condițiile în care la o lungime începând cu 8390 mm, numărul locurilor pe scaune este undeva între 15-20 locuri. Imposibil 24 de locuri!

Răspuns: Așa cum s-a precizat în punctul de vedere la care faceți referire și pe care l-am postat pe platforma SEAP, **NE MENTINEM** cele afirmate acolo respectiv: *"că suntem dispuși la clarificarea/remedierea solicitată, respectiv acceptarea unei toleranțe suplimentare de +/- 3% la dimensiunea nominală de 9.000 mm inclusiv la toleranțele de +/- 350 mm, respectiv ca lungimea autobuzelor electrice din această categorie să fie cuprinsă în intervalul 8.390 mm și 9.630 mm, atâta timp cât sunt respectate celelalte cerințe cu privire la capacitatea de transport de minim 50 persoane din care 24 pe scaune, precum și celelalte condiții conexe cu privire la distanțele între scaune precum și dimensiunile acestora, și prescripțiile speciale cu privire la accesibilitatea pasagerilor cu mobilitate redusă și a celor care folosesc pentru deplasare cărucioare rulante la bordul autovehiculului, respectând în acest fel Directiva 97/27/CE, respectiv Regulamentul nr.107 al CEE-ONU -Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora [2015/922], condiție necesară dar și obligatorie pentru omologare cu Certificat de omologare de tip RAR.*

Dorim să clarificăm faptul că acceptarea unei toleranțe suplimentare de +/- 3% la dimensiunea nominală de 9.000 mm inclusiv la toleranțele de +/- 350 mm, respectiv ca

lungimea autobuzelor electrice din această categorie să fie cuprinsă în intervalul 8.390 mm și 9.630 mm este condiționată de respectarea celorlalte cerințe cu privire la capacitatea de transport de minim 50 persoane din care 24 pe scaune, precum și celelalte condiții conexe cu privire la distanțele între scaune precum și dimensiunile acestora, și prescripțiile speciale cu privire la accesibilitatea pasagerilor cu mobilitate redusă și a celor care folosesc pentru deplasare cărucioare rulante la bordul autovehiculului, respectând în acest fel Directiva 97/27/CE, respectiv Regulamentul nr.107 al CEE-ONU -Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora [2015/922], condiție necesară dar și obligatorie pentru omologare cu Certificat de omologare de tip RAR, iar în cazul în care este imposibilă respectarea celorlalte cerințe ale caietului de sarcini, cerințele inițiale solicitate prin acesta rămân neschimbate.

4. Referitor clarificare postata în SICAP la data de 15.10.2020 ora 14:41

Întrebare: 1. Avand in vedere cerintele Caietului de Sarcini, prin care se solicita ca unitatea electrica de tractiune sa fie un motor asincron trifazat, solicitam autoritatii contractante sa accepte la ofertare si solutia alternativa ce propune ca unitatea electrica de tractiune sa fie un motor sincron.

Răspuns: Nu se acceptă la ofertare si solutia alternativa ce propune ca unitatea electrica de tractiune sa fie un motor sincron.

2. Referitor la cerinta exprimata in Caietul de Sarcini :*”Ofertantul va propune soluția tehnico-economică optimă, în privința stațiilor de încărcare a bateriilor, în două variante, cu alimentare la tensiunea de 750Vcc și alimentare la tensiune de 400Vca. În urma analizei cost-beneficiu, a celor două variante, Autoritatea Contractantă împreună cu specialiștii utilizatorului, vor opta pentru varianta cea mai avantajoasă din punct de vedere tehnico-economic”*, dorim sa facem urmatoarele precizari:

Din punct de vedere ai parametrilor tehnici ai circuitelor de intrare/iesire, solutiile tehnice uzuale presupun doua tipuri de statii de incarcare , dupa cum urmeaza:

a) Intrare CA - Iesire CC, cu unitate de redresare interna

b) Intrare CA – Iesire CA, situatie in care unitatea de redresare a curentului este instalata in autobuz

Avand in vedere, bugetul prezentei proceduri, principiul eficientei cheltuirii banilor publici, faptul ca cele doua tipuri de statii de incarcare pot fi utilizate la acelasi autobuz electric dar cu costuri mari de productie pentru autobuz, diferentele de pret dintre cele 2 variante de incarcare, precum si faptul ca parametrii statiilor de incarcare, sunt alesi de către producătorul autobuzelor electrice, astfel încât să asigure funcționarea sigură a acestora, respectiv o autonomie de transport corespunzând nevoilor fiecarui utilizator, în cele mai defavorabile condiții (încărcare maximă, temperatură din intervalul de operare la care consumul de energie electrică pentru climatizare/incalzire este maxim)”, va solicitam sa acceptati la ofertare *stații de încărcare a bateriilor, într-o singura varianta, cu alimentare la tensiunea de 750Vcc sau alimentare la tensiune de 400Vca , corespunzator tipului de autobuz electric oferat.*

Răspuns: **Ofertarea stațiilor de încărcare rapidă nu face obiectul acestei proceduri, operatorii economici interesați urmând doar a propune soluția tehnico-economică optimă, în privința stațiilor de încărcare a bateriilor, în două variante, cu alimentare la tensiunea de 750Vcc și alimentare la tensiune de 400Vca. În urma analizei cost-beneficiu, a celor două variante, Autoritatea Contractantă împreună cu specialiștii utilizatorului, vor opta pentru varianta cea mai avantajoasă din punct de vedere tehnico-economic”**. Menționăm că stațiile de încărcare rapidă

ce se vor realiza pe cele două amplasamente ale traseului, vor asigura alimentarea autobuzelor electrice în curent continuu (750 Vcc);

3. Avand in vedere dimensiunile constructive intalnite la gama de autobuze electrice de 9 m, in scopul neingradirii concurentei, solicitam autoritatii contractante acceptarea unei plaje de lungimi pentru autobuzele de capacitate mica în intervalul 8.390 mm și 9.630 mm.

Răspuns: Așa cum s-a precizat în punctul de vedere la care faceți referire și pe care l-am postat pe platforma SEAP, **NE MENȚINEM** cele afirmate acolo respectiv: *“că suntem dispuși la clarificarea/remedierea solicitată, respectiv acceptarea unei toleranțe suplimentare de +/- 3% la dimensiunea nominală de 9.000 mm inclusiv la toleranțele de +/- 350 mm, respectiv ca lungimea autobuzelor electrice din această categorie să fie cuprinsă în intervalul 8.390 mm și 9.630 mm, atâta timp cât sunt respectate celelalte cerințe cu privire la capacitatea de transport de minim 50 persoane din care 24 pe scaune, precum și celelalte condiții conexe cu privire la distanțele între scaune precum și dimensiunile acestora, și prescripțiile speciale cu privire la accesibilitatea pasagerilor cu mobilitate redusă și a celor care folosesc pentru deplasare cărucioare rulante la bordul autovehiculului, respectând în acest fel Directiva 97/27/CE, respectiv Regulamentul nr.107 al CEE-ONU -Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora [2015/922], condiție necesară dar și obligatorie pentru omologare cu Certificat de omologare de tip RAR.*

Dorim să clarificăm faptul că acceptarea unei toleranțe suplimentare de +/- 3% la dimensiunea nominală de 9.000 mm inclusiv la toleranțele de +/- 350 mm, respectiv ca lungimea autobuzelor electrice din această categorie să fie cuprinsă în intervalul 8.390 mm și 9.630 mm **este condiționată** de respectarea celorlalte cerințe cu privire la capacitatea de transport de minim 50 persoane din care 24 pe scaune, precum și celelalte condiții conexe cu privire la distanțele între scaune precum și dimensiunile acestora, și prescripțiile speciale cu privire la accesibilitatea pasagerilor cu mobilitate redusă și a celor care folosesc pentru deplasare cărucioare rulante la bordul autovehiculului, respectând în acest fel Directiva 97/27/CE, respectiv Regulamentul nr.107 al CEE-ONU -Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora [2015/922], condiție necesară dar și obligatorie pentru omologare cu Certificat de omologare de tip RAR, iar în cazul în care este imposibilă respectarea celorlalte cerințe ale caietului de sarcini, cerințele inițiale solicitate prin acesta rămân neschimbate.

Cu stima,

Manager proiect

Giurgiu Lucia



Responsabil achiziții,

Florentina-Mihaela NAGY

