|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Descriere: C:\Users\tzet\Desktop\antet\stema.png | **ROMÂNIA**  **JUDEȚUL VASLUI**  **MUNICIPIUL VASLUI**  **PRIMĂRIA** | ***Tel.: +40235/310999,+40235/313946, Fax:+40235/315946***  ***E-mail:*** [*pmv@primariavaslui.ro*](mailto:pmv@primariavaslui.ro)  [***achizitii2@primariavaslui.ro***](mailto:achizitii2@primariavaslui.ro)  ***Web:*** [*www.primariavaslui.ro*](http://www.primariavaslui.ro)  ***Str. Spiru Haret nr. 2, cod poștal 730139, Vaslui*** | Descriere: C:\Users\tzet\Desktop\antet\MUNICIPIUL VASLUI png.png |

***BIROU ACHIZIȚII PUBLICE***

**Nr. 63950 / 29.03.2021**

Răspuns consolidat la solicitările de clarificări \_2:

Referitor la procedura de achiziție publică de furnizare prin „licitație deschisă”, având ca obiect: ***Achiziție material rulant –10 troleibuze – în cadrul proiectului: ”Proiect de extindere a rutelor, traseelor și stațiilor pentru transportul public de călători” Cod SMIS 128283****,* prin care ne solicitați clarificări, vă transmitem răspunsul consolidat al acestora după cum urmează:

* Referitor la Cap. **3.4.1.2. *Dimensiuni generale constructive ale troleibuzelor:***

*Înălțimea: maxim 3400 mm (incluzând modulul de climatizare si echipamentele electrice plasate pe acoperiș, cu captatoarele coborâte);*

**Întrebarea 1.** Înălțimea vehiculului conform acestei cerințe se referă la înălțimea de la sol până la cel mai înalt punct al senzorului de acoperiș? Dacă nu, vă rugăm să furnizați metoda de măsurare specifică. din informațiile furnizate nu reiese clar.

**Răspuns 1: *Dimensiunile generale constructive ale troleibuzelor sunt impuse în Secțiunea 3.4.1.5 a Caietului de sarcini. Înălțimea impusă a troleibuzului se referă la distanța dintre planul său de sprijin și planul orizontal tangent la partea superioară a autovehiculului (în punctul cel mai de sus), când troleibuzul este fără încărcătură și cu pneurile umflate la presiunea indicată de constructor.***

**Întrebarea 2.** După cum se arată în figura de mai jos, înălțimea vehiculului nostru de la sol până la cel mai înalt punct al senzorului de acoperiș este de 3730 mm, este acceptabilă?

**Răspuns 2:** ***Soluția de troleibuz cu înălțimea de la sol până la cel mai înalt punct al senzorului de acoperiș de 3730 mm este acceptabilă.***

***Astfel, în Caietul de sarcini se aduc următoarele modificări:***

***La paginile 22 și 78, conținutul: “Înălțimea: maxim 3400 mm (incluzând modulul de climatizare și echipamentele electrice plasate pe acoperiș, cu captatoarele coborâte)” se modifică în “Înălțimea: maxim 3730 mm (incluzând modulul de climatizare și echipamentele electrice plasate pe acoperiș, cu captatoarele coborâte).”***

* Referitor la Cap. **3.4.1.3. *Cerințe impuse instalației de tracțiune și sistemului de alimentare la tensiunea rețelei de 750 Vcc:***

*Motorul de tracțiune trebuie să fie de tip asincron, auto ventilat sau ventilat forțat cu electro ventilatoare fără perii, realizat cu lagăre fără întreținere și dotat cu senzori pentru sesizarea depășirii temperaturii normale de funcționare, montați în stator.*

*Se impune ca puterea nominală a motorului de tracțiune să atingă cel puțin valoarea de 150 kW. Se impune ca motorul electric de tracțiune să aibă minim 4 poli.*

***Întrebarea 3.***Evaluarea cuprinzătoare a tehnologiei motorului sincron cu magnet permanent este mai avansată.

Propunem acceptarea si a motorului sincron in ofertare.

**Răspuns 3*: Cerințele impuse instalației de tracțiune și sistemului de alimentare la tensiunea rețelei de 750 Vcc se regăsesc în Secțiunea 3.4.1.11 a Caietului de sarcini.***

***Se acceptă și soluții cu motor sincron de tracțiune, cu magnet permanent, cu condiția respectării cerinței privind valoarea minimă impusă pentru puterea nominală: 150 kW. Astfel, în caietul de sarcini, atunci când se referă la motorul de tracțiune, termenul “asincron” se va citi “asincron sau sincron”.***

* Referitor la Cap. ***Echipamentul de tracțiune***

*Tensiunea m rețeaua de contact are valori cuprinse in limitele 525 .. 900 Vcc, iar pentru durate scurte de timp se pot înregistra vârfuri de tensiune de 1150 Vcc:*

***Întrebarea 4.*** Există iregularități în fluctuația de tensiune a rețelei de linie?

***Răspuns 4: Alimentarea rețelei de linie se face fără fluctuații de tensiune. Nu există iregularități. Substațiile de tracțiune sunt alimentate prin racord independent.***

***Alimentarea cu energie electrica a liniei de contact pentru curent continuu, existente și nou proiectate, se va face prin intermediul a 5 substații de transformare, 20/0,825kV – 2x1600 kVA, alimentate în sistem buclat, direct din stațiile de transformare ale DELGAZ GRID .***

***Fiecare substație va alimenta aproximativ 2000 m de traseu (linie dublă). Domeniile de alimentare a firului de contact sunt delimitate de izolatoare de secție (PS –posturi de secționare), care vor asigura atât întreruperea, izolarea electrică a doua secții vecine, cât si trecerea culegătorului de curent a unității motoare. Fiecare domeniu alimentat de o substație va fi împărțit in tronsoane de 500m (secții), care la rândul lor vor fi alimentate din celule separate, delimitate de izolatori. Aceasta schema de alimentare va permite ca fiecare sector să fie alimentat separat și deconectat în caz de avarie fără a afecta sectorul vecin.***

***Întrebarea 5:*** Aproximativ cât durează când tensiunea atinge valoarea maximă?

***Răspuns 5: Valoarea maximă a tensiunii este dată de numărul de troleibuze care circulă simultan pe o secție.***

***Întrebarea 6.*** Care este frecvența vârfurilor de tensiune?

***Răspuns 6: Frecvența vârfurilor de tensiune este dată de numărul de troleibuze care circula simultan pe o secție.***

***Întrebarea 7.*** Variația de vârf a tensiunii de 1150Vcc se va produce într-o anumită parte a rețelei online sau va apărea aleator în rețeaua online?

***Răspuns 7: Da. Fiecare domeniu alimentat de o substație va fi împărțit în tronsoane de 500m (secții), care la rândul lor vor fi alimentate din celule separate, delimitate de izolatori. Această schemă de alimentare va permite ca fiecare sector să fie alimentat separat ți deconectat în caz de avarie fără a afecta sectorul vecin.***

**Întrebarea 8.** S-a stabilit că 1150Vcc este valoarea maximă de vârf a fluctuației și dacă există o valoare de vârf de tensiune mai mare?

***Răspuns 8: Fiecare domeniu alimentat de o substație va fi împărțit în tronsoane de 500m (secții), care la rândul lor vor fi alimentate din celule separate, delimitate de izolatori. Această schemă de alimentare va permite ca fiecare sector să fie alimentat separat și deconectat în caz de avarie fără a afecta sectorul vecin.***

* Referitor la Cap. ***Echipamentul de tracțiune - Instalația de alimentare a serviciilor auxiliare. Convertizorul static:***

*Convertizorul static este destinat transformării tensiunii de 750 Vcc provenita de la rețeaua de contact în tensiunile auxiliare necesare pentru buna funcționare a troleibuzelor 24 Vcc, respectiv 380 Vca (pentru alimentarea motorului asincron). Răcirea se va face prin convecție naturala si forțată cu ventilatoare fără perii si fără întreținere. Gurile de ventilație trebuie si fie dotate cu filtre metalice. Carcasa va avea grad de protecție minim IP 55, iar apa care ar putea sa pătrundă prin sistemul de ventilație nu va afecta componentele sub tensiune*

***Întrebarea 9.*** Troleibuzul folosește un controler integrat pentru a înlocui dispozitivul convertizor static. Controlerul integrează un dispozitiv de gestiune al motorului de acționare, un controler al motorului de direcție, un controler al compresorului de aer, un modul DC / DC și un modul de distribuție a energiei de înaltă tensiune, care poate genera trei conversii de frecvență. Motorul de comanda cu acționare de faza alternativă , motorul de direcție și compresorul de aer (ieșirea de conversie a frecvenței nu este de ieșire nominală 400V, eficiența utilizării energiei fiind mai mare); Modulul DC / DC poate produce în mod constant o tensiune scăzută de 27,8V pentru încărcarea bateriei si pentru aparatele electrice de joasă tensiune ale vehiculului . Nivelul de protecție al controlerului integrat poate atinge IP68, oferind un timp de protecție mai îndelungat pentru troleibuz atunci când vehiculul este confruntat cu imersarea accidentala in apa și sporește valoarea economică a acestuia. Controlerul integrat are mecanisme de protecție împotriva defectelor, cum ar fi supratensiunea, supracurentul și temperatura ridicată, pentru a asigura auto-protecție în cazul unei defecțiuni. Controlerul integrat are o integrare ridicată, câteva noduri de conexiune de înaltă tensiune, siguranță și fiabilitate ridicate și o întreținere convenabilă.

Dorim sa acceptați si aceasta varianta cu controller integrat, având în vedere faptul că aceasta este o soluție superioară față de cea menționată de dvs.

***Răspuns 9:*** ***Se acceptă și soluția cu controller integrat pentru instalația de alimentare a serviciilor auxiliare.***

***Astfel, în caietul de sarcini, secțiunea “Instalația de alimentare a serviciilor auxiliare. Convertizorul static” se completează cu următorul conținut: “Se acceptă și soluții superioare din punct de vedere tehnic, cum este soluția cu controller integrat în loc de convertizor static, cu condiția asigurării funcționalităților impuse și asigurării unui grad de protecție minim IP 55”.***

***• Referitor la Cap. 3.4.1.18. - Caroseria si sașiul:***

*Învelișul lateral exterior al caroseriei va fi alcătuit la partea superioară din panouri de tablă de aluminiu, tablă galvanizată sau inox, fixate prin lipire sau sudură, izolate prin interior cu materiale fonoabsorbante și izotermice, tar la partea inferioară cu panouri din plastic întărit cu fibră de sticlă ( Poliester Armat cu fibră de sticlă PAFS), tablă de aluminiu, tablă galvanizată sau inox, ușor demontabile. Soluțiile constructive și de asamblare a elementelor de caroserie expuse la tamponări vor fi asamblate din motive ușor demontabile (piesă separată) pentru ușurința reparării sau înlocuirii. Învelișul plăcii din față, cel al părții din spate și acoperișul vor fi confecționate din panouri din plastic întărit cu fibră de sticlă (PAFS), tablă aluminiu, oțel inox sau tablă galvanizată.*

***Întrebarea 10:*** Conform ultimelor tehnologii în domeniu învelișul lateral exterior se fabrică din oțel galvanizat datorită rezistenței foarte mari in timp la intemperii cat si exploatare intensa.

Va rugam sa acceptați și aceasta variantă împreună cu cele enumerate în caietul de sarcini, reprezentând de altfel o soluție superioară.

***Răspuns 10:*** ***Se acceptă și soluția de înveliș lateral exterior al caroseriei (atât la partea superioară, cât și la cea inferioară) fabricat din oțel galvanizat.***

***Astfel, în caietul de sarcini, secțiunea “3.4.1.18. Caroseria și șasiul” se completează cu următorul conținut: “Pentru învelișul lateral exterior al caroseriei se acceptă și soluția de fabricare din oțel galvanizat, atât la partea superioară, cât și la cea inferioară, cu condiția ca panourile să fie ușor demontabile, pentru a facilita repararea sau înlocuirea.”***

***Întrebarea 11:*** În cap. 3.4.1.14 al caietului de sarcini, capitolul “Sistemul de frânare” se solicită: „Discurile de frână se vor încadra într-o durată medie de bună funcționare aferentă unui parcurs de minim 300.000 km” Vă atragem respectuos atenția că timpul de funcționare al discurilor de frână este dependent în mare măsura de stilul de conducere al autobuzului care nu este controlat de furnizor. Vă rugăm să reduceți durată de buna funcționare solicitată pentru discurile de frână la 160.000 km.

***Răspuns 11:* *În exploatare, troleibuzele achiziționate vor fi conduse de șoferi profesioniști cu experiență în transportul public local în zone urbane. Se mențin cerințele din Caietul de sarcini privind încadrarea duratei medie de bună funcționare a discurilor de frână în cea aferentă unui parcurs de minim 300.000 km.***

***Întrebarea 12:*** În cap. 3.5.2. al caietului de sarcini se solicita următoarele: *„Fiecare troleibuz în parte va fi disponibil un număr de 328 zile pe an din totalul de 365.”*

a) Vă rugăm să confirmați că disponibilitatea fiecărui troleibuz este obligatorie în perioada de garanție pentru un troleibuz in ansamblu (5 ani).

b) Vă rugăm să confirmați imobilizarea unui troleibuz din cauza revizii planificate nu va fi considerata că indisponibilitate.

***Răspuns 12:***

***a) Confirmăm faptul că disponibilitatea solicitată (328 zile pe an din totalul de 365) este obligatorie în perioada de garanție, Autoritatea contractantă dorind să se asigure că în fiecare zi din această perioadă va exista un disponibil de minim 90 % de troleibuze funcționale din totalul flotei achiziționate.***

***b) Confirmăm faptul că imobilizarea troleibuzelor pentru efectuarea reviziilor planificate nu va fi considerată ca indisponibilitate. Astfel, în caietul de sarcini, la secțiunea “3.5.2.*** ***Penalizări și moduri de rezolvare a defecțiunilor în termenul de garanție” sintagma “Nu se vor lua în considerare defecțiunile cauzate de accidentele de circulație sau actele de vandalism” se va citi “Nu se vor lua în considerare defecțiunile cauzate de accidentele de circulație sau actele de vandalism, precum și perioadele necesare pentru efectuarea reviziilor planificate”.***

***Întrebarea 13:*** În cap. 3.7.5.1. și 3.7.5.2. al caietului de sarcini se solicita „*remedierea defecțiunilor ușoare în termen de garanție se va realiza fără penalizări în maxim 24 ore pentru intervențiile care nu necesită demontări de agregate/echipamente și în maxim 48 ore pentru intervențiile care necesită demontări de agregate/ echipamente de la constatarea efectuată de furnizor*”. Termenele pentru reparații solicitate sunt foarte scurte și sunt foarte rar întâlnite în licitații similare de pe piața europeana. Vă rugăm să extindeți aceste termene la 48 de ore lucrătoare pentru intervențiile care nu necesita demontări de agregate/echipamente și in maxim 72 de ore pentru intervențiile care necesită demontări de agregate/echipamente.

***Răspuns 13:*** ***Se acceptă solicitările.***

***Astfel, cerințele caietului de sarcini, secțiunea “3.7.5.1.*** ***Activitatea de remediere a defecțiunilor ușoare (care se pot efectua în autobazele utilizatorului cu dotările și echipamentele existente) în termen de garanție din vina furnizorului” se modifică din: “Remedierea defecțiunilor ușoare în termen de garanție se va realiza fără penalizări în maxim 24 ore pentru intervențiile care nu necesită demontări de agregate/echipamente și în maxim 48 ore pentru intervențiile care necesită demontări de agregate/echipamente de la constatarea efectuata de furnizor. În cazul în care remedierea în termenul de garanție nu se realizează la termen, ofertantul va plăti daune calculate conform clauzelor ce vor fi prevăzute în contractul de achiziție” în: “Remedierea defecțiunilor ușoare în termen de garanție se va realiza fără penalizări în maxim 48 ore pentru intervențiile care nu necesită demontări de agregate/echipamente și în maxim 72 ore pentru intervențiile care necesită demontări de agregate/echipamente de la constatarea efectuata de furnizor. În cazul în care remedierea în termenul de garanție nu se realizează la termen, ofertantul va plăti daune calculate conform clauzelor ce vor fi prevăzute în contractul de achiziție”.***

***De asemenea, cerințele caietului de sarcini, secțiunea “3.7.5.2.*** ***Activitatea de remediere a defecțiunilor dificile în termen de garanție din vina furnizorului” se modifică din: “Remedierea defecțiunilor dificile în termen de garanție se va realiza fără penalizări în maxim 24 ore pentru intervențiile care nu necesită demontări de agregate/echipamente și în maxim 48 ore pentru intervențiile care necesită demontări de agregate/echipamente de la constatarea efectuata de furnizor. În cazul în care remedierea în termenul de garanție nu se realizează la termen, ofertantul va plăti daune calculate conform clauzelor ce vor fi prevăzute în contractul de achiziție” în “Remedierea defecțiunilor dificile în termen de garanție se va realiza fără penalizări în maxim 48 ore pentru intervențiile care nu necesită demontări de agregate/echipamente și în maxim 72 ore pentru intervențiile care necesită demontări de agregate/echipamente de la constatarea efectuata de furnizor. În cazul în care remedierea în termenul de garanție nu se realizează la termen, ofertantul va plăti daune calculate conform clauzelor ce vor fi prevăzute în contractul de achiziție”.***

***Întrebarea 14:*** În capitolul 3.4.1.17 al caietului de sarcini se solicita următoarele: „*Rezervoarele de aer comprimat vor fi prevăzute cu purjare automata și manuală, iar sistemul de purjare va fi prevăzut cu un rezervor de colectare pentru evitarea poluării*”

Va rugăm să confirmați că soluția prin care se va asigura aceeași funcționalitate si bazata doar pe valve automate pentru purjarea sistemului pneumatic (in cazul folosirii valvelor automate nu este nevoie de a folosi valve manuale) fără rezervor colector va fi permisa și acceptata. In aceasta soluție, lichidul purjat este apa pura, astfel nu exista poluare a mediului înconjurător.

***Răspuns 14:*** ***Se acceptă și soluția cu valve automate pentru purjarea sistemului pneumatic, fără rezervor colector.***

***Astfel, în caietul de sarcini, secțiunea “3.4.1.17. Instalația de aer comprimat” se completează cu următorul conținut: “Se acceptă și soluția cu valve automate pentru purjarea sistemului pneumatic, fără rezervor colector, cu condiția ca lichidul purjat să nu fie dăunător și/sau să polueze mediul înconjurător”.***

***Întrebarea 15:*** În capitolul 3.4.1.18 al caietul de sarcini se solicita următoarele: *„Învelișul lateral exterior al caroseriei va fi alcătuit la partea superioară din panouri de tablă de aluminiu, tablă galvanizată sau inox, fixate prin lipire sau sudură, izolate pe interior cu materiale fonoabsorbante și izotermice, iar la partea inferioară cu panouri din plastic întărit cu fibră de sticlă (Poliester Armat cu Fibra de Sticlă PAFS), tablă de aluminiu, tablă galvanizată sau inox, ușor demontabile. Soluțiile constructive și de asamblare a elementelor de caroserie expuse la tamponări vor fi asamblate din module ușor demontabile (piesă separată) pentru ușurința reparării sau înlocuirii. Învelișul părții din față, cel al părții din spate și acoperișul vor fi confecționate din panouri de plastic întărit cu fibră de sticlă (PAFS), tablă de aluminiu, oțel-inox sau tablă galvanizată.”* Vă rugăm respectuos să confirmați dacă soluția cu panouri de plastic întărit cu fibra de sticlă (PAFS), plastic, tabla de aluminiu, oțel-inox sau tablă galvanizată, va fi acceptată pentru învelișul părții din față, cel al părții din spate și acoperișul.

***Răspuns 15: Se acceptă pentru învelișul părții din față, învelișul părții din spate și pentru acoperiș soluții de fabricare din panouri de plastic întărit cu fibra de sticlă (PAFS), plastic, tablă de aluminiu, oțel-inox sau tablă galvanizată.***

***Astfel, în caietul de sarcini, secțiunea “3.4.1.18. Caroseria și șasiul” se completează cu următorul conținut: “Pentru învelișul părții din față, învelișul părții din spate și pentru acoperiș se acceptă și soluția de fabricare din materiale plastice, cu condiția ca elementele de caroserie expuse la tamponări să fie asamblate din module ușor demontabile (piesă separată) pentru ușurința reparării sau înlocuirii.”***

***Întrebarea 16:*** În caietul de sarcini se solicita următoarele: In capitolul 3.4.1.11 *„frânare electrică recuperativă și înmagazinarea la bord a energiei recuperate (supercapacitori). Se solicită recuperarea energiei de frânare în proporție de minim 80%”* Și in capitolul 3.4.1.14 *„Troleibuzele vor fi echipate cu supercapacitori pentru recuperarea energiei de frânare” .*Vă atragem respectuos atenția că soluția standard pentru recuperarea energiei de frânare in cazul troleibuzelor este transmiterea ei în rețeaua de tracțiune. Echiparea troleibuzului cu supercapacitori pentru înmagazinarea energiei de frânare este o soluție foarte costisitoare care va limita în mod semnificativ numărul ofertelor depuse. În același timp considerentele de economisire resurse nu sunt afectate, recuperarea energiei realizându-se în continuare. De acea vă rugăm să eliminați aceasta solicitare și punctele menționate mai sus din caietul de sarcini.

***Răspuns 16:*** ***Se acceptă solicitarea. Se elimină din caietul de sarcini următoarele:***

***Din secțiunea “3.4.1.11. Cerințe impuse instalației de tracțiune și sistemului de alimentare la tensiunea rețelei de 750 Vcc”, privind Echipamentul de tracțiune, se elimină următoarea cerință: “frânare electrică recuperativă și înmagazinarea la bord a energiei recuperate (supercapacitori). Se solicită recuperarea energiei de frânare în proporție de minim 80%”.***

***Din secțiunea “3.4.1.14. Sistemul de frânare”, privind Echipamentul de tracțiune, se elimină următoarea cerință: “Troleibuzele vor fi echipate cu supercapacitori pentru recuperarea energiei de frânare”.***

***Întrebarea 17:*** În cap. 3.4.1.11 al caietului de sarcini „Condiții generale impuse” se solicită: *„Troleibuzele ofertate trebuie să fie prevăzute cu un sistem care să furnizeze energia necesară motorului de tracțiune pentru a permite deplasarea acestora în regim de avarie, cu viteză redusă pe o distanță de minim 200 m în situația lipsei tensiunii de alimentare pe linia electrică. Această soluție trebuie să ofere posibilitatea deplasării troleibuzului pentru a putea degaja intersecțiile în situația întreruperii alimentării de 750 Vcc;”* Implementarea unei soluții de stocare a energiei este una foarte costisitoare și având în vedere bugetul disponibil pentru procedura de față este foarte probabil că menținerea acestei cerințe va limita în mod semnificativ numărul ofertelor depuse. De aceea vă rugăm respectuos să eliminați cerința de mai sus și orice alta cerința similară care face referire la un sistem de stocare al energiei, capacitori, autonomie etc...

***Răspuns 17:*** ***Având în vedere că rețeaua de contact este formată din tronsoane izolate între ele, cu distanța de secționare de 350 mm și că la trecerea peste izolatorul de secțiune se întrerupe alimentarea cu energie electrică, precum și faptul că în cazul întreruperii accidentale a alimentării cu energie electrică trebuie asigurată posibilitatea de deplasare a troleibuzelor care ar bloca intersecții și/sau alte părți ale rețelei de transport în oraș, este necesară echiparea acestora cu un sistem care să le permită deplasarea în regim de avarie pe o distanță scurtă (minim 200 metru). Astfel, se menține cerința din Caietul de sarcini.***

***Întrebarea 18:*** În capitolul 3.4.1.15 din caietul de sarcini se solicita următoarele: *„Pentru acționarea volanului forța necesară trebuie să fie cât mai redusă (maxim 6 daN la cursa maximă). În cazul remorcării fără servodirecție, forța necesara pentru acționarea volanului nu va depăși valoarea maximă de 10 daN.”* Vă rog să confirmați că va fi acceptata forța în conform cu R79?

***Răspuns 18:***

***Se confirmă faptul că se acceptă valori maxime ale forțelor de comandă ale sistemului de direcție la limita celor specificate în “Regulamentul nr. 79 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE/ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește echipamentul de direcție”, atât în cazul în care echipamentul de direcție este intact, cât și defect.***

***Astfel, în caietul de sarcini, secțiunea “3.4.1.15. Sistemul de direcție”, cerințele “Pentru acționarea volanului forța necesară trebuie să fie cât mai redusă (maxim 6 daN la cursa maximă). În cazul remorcării fără servodirecție, forța necesară pentru acționarea volanului nu va depăși valoarea maximă de 10 daN” se va înlocui cu următoarele: “Pentru acționarea volanului se acceptă valori maxime ale forțelor la limita celor specificate în “Regulamentul nr. 79 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE/ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește echipamentul de direcție”, atât în cazul în care echipamentul de direcție este intact, cât și defect”.***

***Întrebarea 19:*** În capitolul 3.4.1.15 al caietului de sarcini se solicita următoarele: *„Gradul de protecție al motorului trebuie să fie minim IP 55 (protejat împotriva prafului/protejat împotriva jeturilor de apă). Bobinajul trebuie să fie realizat în clasa C200.”* Vă atragem respectuos atenția că aplicarea gradului de protecție IP 55 nu este necesară pentru întregul motor de tracțiune, ci doar pentru cutia de racorduri electrice. Vă rugăm să confirmați că se vor accepta ofertele cu gradul de protecție IP55 pentru cutia de racorduri electrice a motorului, sub condiția că gradul de protecție a celorlalte componente va fi potrivita pentru tipul de utilizare și nu va afecta durată de viața a motorului sau vehiculului.

***Răspuns 19:*** ***Se acceptă solicitarea. Se modifică în secțiunea “3.4.1.11. Cerințe impuse instalației de tracțiune și sistemului de alimentare la tensiunea rețelei de 750 Vcc” a caietul de sarcini următoarele:***

***Cerința: “Gradul de protecție al motorului trebuie să fie minim IP 55 (protejat împotriva prafului / protejat împotriva jeturilor de apă)” se va citi: “Gradul de protecție al cutiei de racorduri electrice a motorului trebuie să fie minim IP 55 (protejat împotriva prafului / protejat împotriva jeturilor de apă). Gradul de protecție al celorlalte componente ale motorului de tracțiune va fi ales de ofertant astfel încât să fie potrivit pentru tipul de utilizare și să nu afecteze durată de viața a motorului și/sau a vehiculului.***

***Fiecare ofertant va asuma în oferta tehnică că gradul de protecție pentru aceste componente este potrivit pentru tipul de utilizare și nu va afecta durata de viața a motorului și sau vehiculului”.***

***Întrebarea 20:*** În art. 12.5 și 12.6 din proiectul de contract este specificat: *„Achizitorul își rezervă dreptul de a denunța unilateral contractul de servicii in cel mult 3 zile de la apariția unor circumstanțe care nu au putut fi prevăzute la data încheierii contractului si care conduc la modificarea clauzelor contractuale, în așa măsura încât îndeplinirea contractului respectiv ar leza interesele sale.” „Nerespectarea obligațiilor asumate prin prezentul contract de către furnizor, dă dreptul achizitorului de a notifica furnizorului încetarea de plin drept a prezentului contract. Încetarea de plin drept a contractului se face fără intervenția instanțelor judecătorești fiind o clauza comisorie de gradul IV.”*

Vă rugăm să confirmați că în cazul rezilierii / rezilierii contractului din orice motiv, furnizorul își păstrează dreptul de a fi despăgubit pentru lucrările și serviciile pe care le-a efectuat deja, până la momentul de rezilierea contractului.

***Răspuns 20: Confirmăm faptul că: în cazul rezilierii / rezilierii contractului din orice motiv, furnizorul își păstrează dreptul de a fi despăgubit pentru lucrările și serviciile pe care le-a efectuat deja, până la momentul de rezilierea contractului.***

***Întrebarea 21:*** În art. 21.1 din proiectul de contract este specificat: *„**Prezentul contract de furnizare va înceta de drept dacă în termen 15 de zile de la semnarea contractului troleibuzele în cauză nu au fost livrate de furnizor la adresa indicata de achizitor.”* Conform pct. menționat mai sus din proiectul de contract, contractul este încetat de drept dacă în termen de 15 de la semnarea contractului nu se va livra troleibuzele. Totuși, conform pct. 6.1. si caietului de sarcini timpul de livrare este 12 luni de la momentul comenzii. Va rugam sa revizuiți art. 21.1.

***Răspuns 21: Se va modifica articolul 21.1 din proiectul de contract în sensul: ”Prezentul contract de furnizare va înceta de drept dacă în termen de 12 luni de la momentul comenzii troleibuzele în cauză nu au fost livrate de furnizor la adresa indicata de achizitor”.***

***Întrebarea 22:*** În punctul 21.2 din proiectul de contract este specificat: *„Prezentul contract de furnizare va înceta de drept dacă nu a generat nicio plată într-o perioadă de 30 de zile calendaristice de la semnarea sa de către părți. Încetarea va opera de plin drept, fără necesitatea vreunei formalități sau intervenția autorităților sau a instanței de judecată.”* Va rugăm să clarificați ce fel de plăți ar trebui generate în termen de 30 de zile de la semnarea contractului sau sa revizuiți articolul 21.2.

***Răspuns 22: Art. 21.2 din proiectul de contract se elimină.***

Cu considerație,

Primar,

ing. Vasile Pavăl

Întocmit,

Dr. ing. Sorin Ilie,

S.C. SIGMA MOBILITY ENGINEERING S.R.L.

Șef Birou Achiziții Publice,

ing. Petronela Vasilescu