



ROMÂNIA

JUDEȚUL ILFOV

INSTITUȚIA PRIMARULUI VOLUNTARI

BD. VOLUNTARI (fostă Șos. AFUMAȚI), NR.74, ORAȘ VOLUNTARI

Telefon 031-403.61.10; Fax: 031/403.61.79, E-mail: primaria-voluntari@primaria-voluntari.ro

DIRECȚIA INVESTIȚII ȘI ACHIZIȚII PUBLICE

D VI nr. 858 / 01-04 2021

### RASPUNS CONSOLIDAT LA SOLICITARILE DE CLARIFICARI

**Solicitarea de clarificare:** In cap. 3.5.4 al caietului de sarcini: se detaliaza solicitarile autoritatii contractante referitoare la activitatea de intretinere si mentenanta. Va rugam sa confirmati ca responsabilitatea pentru asigurarea consumabilelor si pieselor necesare activitatii de mentenanta este responsabilitatea furnizorului pe cheltuiala achizitorului atat pentru activitatea de mentenanta zilnica cat si cea pentru mentenanta planificata. De asemenea va rugam sa confirmati ca anexa la propunerea financiara solicitata are rol pur informativ pentru estimarea costului ciclului de viata al vehiculelor si costul materialelor si reperlilor consumabile pentru activitatea de intretinere nu va fi inclus in oferta de pret totala.

**Răspuns:** Referitor la întreținerea și mentenanța zilnică, furnizorul are obligația de a asigura toate consumabilele și piesele necesare desfășurării acestor activități și de a le livra eșalonat achizitorului, costurile fiind în sarcinia achizitorului sau a operatorului de transport Serviciul de Transport Voluntari S.A. care va exploata autobuzele. Menționăm faptul că furnizorul are obligația de a constitui un stoc minim cu consumabile și piesele necesare activitatii de intretinere si mentenanta zilnica, in autobaza destinata autobuzelor electrice. De asemenea, are obligația de a instrui și autoriza personalul operatorului de transport pentru a desfășura aceste activități (conform Caietului de sarcini).

Referitor la întreținerea și mentenanța planificată, furnizorul are obligația de a asigura toate consumabilele și piesele necesare desfășurării acestor activități, costurile fiind în sarcinia achizitorului sau a operatorului de transport Serviciul de Transport Voluntari S.A. care va exploata autobuzele. Menționăm faptul că furnizorul are obligația de a instrui și școlariza personalul operatorului pentru a desfășura aceste activități (conform Caietului de sarcini).

Oferta financiară solicitată în secțiunea "3.5.4. Activitatea de întreținere și mentenanță" a caietului de sarcini este necesară autorității contractante numai pentru a estima costurile cu materialele și reperlile consumabile pe ciclul de viata al autobuzelor. Aceasta nu va fi luată în considerare la calculul factorilor de evaluare și la departajarea ofertelor. Costul cu materialele și reperlile consumabile nu trebuie inclus în prețul total oferat.

**Solicitarea de clarificare:** In anexa 3 a caietului de sarcini sunt specificate o parte din informatiile referitoare la traseele pe care vor opera autobuzele electrice. Va rugam sa oferiti detalii aditionale: ex. lungime trasee, timp mediu parcurgere traseu, numar statii, daca exista diferente de nivel etc...

**Răspuns:** În anexa 1 la Raspunsul consolidat transmitem Programul de circulație pentru traseele R11, R13 și R17 din care reies informatiile solicitate.

**Solicitarea de clarificare:** In cap. C.4.3. se solicita o autonomie de 200 km intre doua incarcari succesive. Va rugam sa luati in considerare reducerea la 100 km a autonomiei solicitate si prioritizarea incarcarii rapide pe timpul zilei pentru a atinge aceiasi parametri functionali. Solutia optima este una in care se transporta un numar cat mai mare de pasageri si nu de baterii. De asemenea o cantitate mai mare de baterii va implica costuri mai mari pentru beneficiar cand va veni momentul inlocuirii acestora.

In subsidiar va rugam sa inlaturati cerintele de capacitate minima si sa lasati la latitudinea fiecarui producator configuratia bateriilor pentru a atinge cei 100 km autonomie mentionati mai sus.

**Răspuns:** Pentru ca autobuzele care se vor achiziționa să poată opera programul de circulație pentru traseele R11, R13 și R17, nu este suficientă o autonomie de 100 km. Se mențin cerințele din Caietul de sarcini privind autonomia de 200 km între două încărcări succesive, precum și capacitățile impuse bateriilor (minim 160 kW\*h pentru autobuzele de capacitate mică și minim 200 kW\*h pentru autobuzele de capacitate medie), specificate în Caietul de sarcini.

**Solicitarea de clarificare:** In cap. 3.4.4. al caietului de sarcini se solicita un coeficient de disponibilitate de 95%. Avand in vedere ca pe piata europeana coeficientul de disponibilitate comun solicitat este de 90% va rugam sa acceptati si pentru aceasta procedura un disponibil de 328/365 zile.

Mentinerea coeficientului la 95% are potentialul de a limita considerabil numarul de potentiali ofertanti seriosi.

**Răspuns:** Cerințele privind disponibilitatea se regasesc in secțiunea 3.4.3 a caietului de sarcini. Având în vedere programul de circulație și arealul – caracterizate de frecvențe de circulație ridicate – pe care trebuie să le deservească flota de autobuze care se achiziționează, este necesar ca fiecare autobuz să fie disponibil cel puțin 347 de zile din totalul de 365 de zile dintr-un an. Se mențin cerințele din Caietul de sarcini privind numărul de zile în care fiecare autobuz electric in parte trebuie sa fie disponibil (347 zile pe an din totalul de 365), specificate în Caietul de sarcini.

**Solicitarea de clarificare:** Avand in vedere ca solicitarile noastre din cadrul acestei adrese au un potential considerabil de a releva sau nu posibilitatea de participare la procedura a potentialilor ofertanti in cazul unui raspuns pozitiv va solicitam transmiterea unui raspuns in regim de urgenta si prelungirea termenului de depunere al ofertelor astfel incat ofertantii sa aiba disponibil un termen de 3 saptamani de la publicarea raspunsului dumneavoastra pentru pregatire al ofertelor.

**Răspuns:** Pentru a răspunde solicitărilor de clarificări, autoritatea contractantă a stabilit prin anunțul de participare un termen-limită în care să răspunde în mod clar și complet tuturor solicitărilor de clarificare / informațiilor suplimentare, conform prevederilor legale. Astfel, conform Fisei de date, autoritatea contractanta răspunde în mod clar și complet tuturor solicitărilor de clarificari a 11-a zi inainte de data limita de depunere a ofertelor, prin prezentul răspuns consolidat, în măsura în care solicitările de clarificari au fost transmise în termenul precizat (20 de zile inainte de data-limita de depunere a ofertelor).

**Solicitarea de clarificare:** In cap. C.4.4. se solicita: „Este necesar ca autobuzele electrice sa ofere o autonomie de transport de minim 200 km intre doua incarcari succesive, la o viteza de deplasare de 30 km/h in conditiile in care functioneaza sistemul de incalzire sau climatizare (dupa caz) la capacitatea maxima de utilizare a instalatiei de racire/incalzire si incarcare maxima de pasageri”

Aceasta gen de solicitare pentru autonomie in care se specifica functionarea cu sistemul de incalzire sau climatizare la capacitate maxima a devenit foarte comuna in procedurile organizate in Romania si desi aparent aceasta cerinta este un mod de a se asigura al autoritatii contractante ca autobuzele vor avea performante de autonomie capabile sa faca fata unor situatii extreme in mod autonom, in realitate aceste cerinte determina, din experienta noastra, deturnarea factorului calitativ in favoarea factorului cantitativ. Conformarea la o astfel de cerinta pentru un producator serios implica luarea in calcul a multor alti factori si provizionarea impotriva efectelor acestora fata de o simpla distanta in km. Timpul petrecut pe traseu (derivat din viteza medie in cazul in care este specificata de autoritatea contractanta, altfel estimat) este factorul principal pentru consumul de energie cu sistemul de incalzire/AC. Numarul si durata opririlor in statii in care se realizeaza schimb de caldura intre interiorul vehiculului si mediul ambiant este un alt factor care cel mai des este trecut cu vederea. Stilul de condus al soferului afecteaza energia recuperata prin franare etc... Consumul de energie cu sistemul HVAC depaseste consumul de energie cu tractiunea in conditii de temperaturi foarte scazute. Mai mult modul de realizare a temperaturii interioare difera in functie de temperatura exterioara: unitate AC pentru temperaturi peste +25 °C, pompa de caldura pe intervalul -10 pana la +20 ° C si sub -10 ° C cand pompa de caldura nu mai este eficienta se foloseste rezistenta electrica. Tocmai aceste rezistente electrice sunt o problema pentru ca sunt evident energofage raportat la celelalte solutii. Asadar cand un producator de top ofera o autonomie in conditiile unei cerinte de acest gen trebuie inteles ca face acest lucru luand in calcul atat conditiile extreme prezentate mai sus dar si modul de realizare a temperaturii interioare. Practic calculeaza necesarul energetic folosind ca baza cele mai defavorabile conditii posibile. Neexistand o metodologie clara de calcul care sa cuprinda proceduri si moduri de masura, autoritatea se poate astepta ca fiecare producator sa defineasca individual modul de calcul si, poate, pentru anumiti producatori, dorinta de a avea cat mai multe puncte in clasament, va surclasa metoda descrisa de noi si datele folosite vor fi mult prelucrate in favoarea unui loc cat mai sus in clasament. Pentru ca temperaturile sub -10 grade sunt rare si cele care se aproprie de -30 grade sunt extrem de rare si tocmai in aceste situatii o capacitate mai mica a bateriilor s-ar observa in practica un simplu test la receptia autobuzelor nu ar releva aceste diferente.. Deci pentru a ne conforma cerintelor de gen trebuie echipare cu baterii mult peste necesarul uzual zilnic chiar in conditii de iarna. Aceste baterii sunt scumpe chiar foarte scumpe, pret pe care il suporta pana la urma clientul. Bateriile sunt de asemenea grele si cum exista limitari de masa pe vehicule acest lucru se traduce in capacitate diminuata de pasageri. Greutatea bateriilor indiferent daca bateriile in sine sunt necesare sau nu trebuie transportata astfel se plimba baterii in loc de oameni dar costul cu energia se plateste indiferent. Stim ca marota autonomiei s-a perpetuat de la generatiile anterioare de autobuze diesel si facea sens pentru acestea deoarece nu se puteau incarca pe traseu. Autobuzele electrice sunt fundamental diferite si, singur, subiectul capacitatii bateriilor nu are cu adevarat relevanta in exploatarea de zi cu zi. Astfel, autonomia data strict de energia din baterii a fost integrata unui concept mai pragmatic denumit strategie de incarcare. Acesta are rolul de a face transportul electric cat mai eficient adaptat la traseele deservite. In acest fel se va face cea mai performanta raportare baterii/greutate/nr calatori. Cu o strategie de incarcare inteligenta se poate extinde autonomia semnificativ in timp ce autobuzele asteapta la cap de linie.. Si astfel cand se intampla situatiile de temperatura extrema negativa, extrem de rare, operatorul de transport poate modifica temporar timpii de stationare la cap de linie cu autobuzele la incarcare si economisii bani cu achizitionarea bateriilor, cu energia electrica si nu in ultimul rand cu inlocuirea bateriilor care mai devreme sau mai tarziu va trebui realizata. De aceea speram ca dumnevoastra dar si alte autoritati contractante vor renunta la tipul de cerinta cu autonomia in forma curenta si veti adapta cerintele privind autonomia tintind situatiile uzuale si nu cele extreme.

**Răspuns:** Autobuzele achiziționate trebuie să asigure operarea programului de circulație prezentat în Anexa la prezentul răspuns consolidat, asigurând autonomia necesară (200 km) și confortul pasagerilor în condițiile de temperatură întâlnite în arealul în care vor opera (Municipiul București și Orașul Voluntari). Asigurarea microclimatului corespunzător confortului pasagerilor, atât în sezonul rece cât și în cel cald, este o prioritate pentru autoritatea contractantă, care dorește prin

investiție să atragă cât mai mulți călători la transportul public – dar și cu respectarea autonomiei, necesară pentru operarea programului. Se mențin cerințele din Caietul de sarcini privind autonomia de 200 km între două incarcări succesive, specificate în Caietul de sarcini.

**Solicitarea de clarificare:** În Caietul de Sarcini, la pagina 23, solicitați: “Puterea nominală totală a unității electrice de tracțiune: Autobuze de capacitate mică: minim 120 kW; Autobuze de capacitate medie: minim 160 kW, iar, în Anexele 2.1, respectiv 2.2, paginile 91, respectiv 95 din Caietul de Sarcini, se solicită: Motor electric - putere nominală minim 120 kW - Motor electric - putere nominală minim 160 kW. Fata de aceste solicitări, vă notificăm faptul că descrierile dumneavoastră “putere nominală totală”, respectiv 44 putere nominală nu se pot regăsi în specificațiile de omologare conform normativelor europene, deoarece nu sunt noțiuni standardizate.

În consecință, vă rugăm să confirmați că puterea nominală totală/puterea nominală, astfel cum vă ați exprimat în Caietul de Sarcini, se referă de fapt la puterea netă maximă a motorului electric, astfel cum aceasta se regăsește înscrisă și poate verificată în specificația de omologare, inclusiv în cartea de identitate a vehiculului.

**Răspuns:** Confirmăm că în Caietul de sarcini “Puterea nominală totală a unității electrice de tracțiune” și “Puterea nominală a motorului electric” se referă la mărimea “Putere motor electric netă maximă” exprimată în kW.

**Solicitarea de clarificare:** Cu privire la cap. C.4.34.1 Sistem audio-video de informare a călătorilor: Autobuzele electrice vor fi echipate cu sisteme de informare audio-video a călătorilor, și la paragraful A. Indicatoare exterioare pentru trasee (pag. 45): Indicatoarele exterioare pentru trasee vor fi cu tehnologie LED, respectiv LCD-TFT sau echivalent și vor avea următoarele caracteristici: - Indicatorul frontal: minim 182 x 19 puncte, 1900 x 250 mm; - Indicatorul lateral: minim 128 x 17 puncte, 1300 x 200 mm; - Indicatorul spate: minim 32 x 17 puncte, 300 x 200 mm, rezulta că aceste cerințe se referă la toate cele 18 autobuze electrice, respectiv atât la cele de dimensiuni mari (12m), cât și la cele medii (8-9m). Pornind de la faptul că există diferențe obiective între caroseriile autobuzelor mari și medii, ca la autobuzele de dimensiuni medii spațiile rezervate indicatoarelor sunt implicit mai mici (în special la cele frontale și laterale), adăugând că este evident că lățimea unui autobuz nu înseamnă și lățimea structurii interne a caroseriei (mai mică), iar lățimea acesteia nu înseamnă în totalitate și spațiul disponibil pentru inserarea indicatorului frontal (mai există elemente tehnologice care micșorează spațiul dedicat indicatorului frontal), vă rugăm să acceptați și alternativa unor rezoluții și dimensiuni mai mici pentru indicatoarele autobuzelor medii de 8-9m, proporționale cu aceste caroserii, dar care să asigure pe deplin vizibilitatea și claritatea informațiilor pentru o distanță de cel puțin 50m. Menționăm că: - scopul informării este respectat deoarece indicatoarele cu dimensiuni mai mici față de cele solicitate pentru autobuzele mari (12m) asigură vizibilitatea și claritatea conținutului afișat (informațiile pot rula static pe 1-2 linii, fie în modul dinamic/scroll, pe o singură linie, pastrand fonturile mari); - orice producător poate oferi rezoluții/dimensiuni ale indicatoarelor adaptate la caroseriile autobuzelor medii și nu se creează un avantaj sau dezavantaj nimanui; - dimensiunile indicatoarelor nu influențează competiția între ofertanții de autobuze electrice deoarece cerințele dimensiunilor indicatoarelor nu fac parte din criteriile de atribuire.

**Răspuns:** Se acceptă și alternativa prezentării unor indicatoare exterioare pentru trasee de dimensiuni și rezoluții mai reduse (proporționale și adaptate la dimensiunile autobuzelor de capacitate mică), cu condiția respectării celorlalte condiții impuse în caietul de sarcini pentru aceste componente: culoare iluminare LED-uri: alb pe fundal negru; unghiul minim de vizibilitate: 120° orizontal, 60° vertical; reglarea automată a strălucirii în funcție de lumina ambientală, la fiecare indicator.

**Solicitarea de clarificare:**

Beneficiarul va asigura integrarea echipamentelor solicitate în dotarea autobuzelor cu sistemul de e-ticketing al operatorului de transport de la nivelul Autorității contractante, dacă va fi cazul.

Din aceasta cerinta nu se intelege in mod clar daca aceasta se refera la faptul ca furnizorul va trebui sa doteze autobuzele cu o instalatie de taxare automata compatibila cu cea existenta , achizitorul introducand datele de operare necesare (de exemplu traseele, injectarea cheilor de criptare pentru operare cu sistemul bancar in vederea efectuarii platii cu card bancar etc.) sau se refera la faptul ca furnizorul va ofera vehiculele pregatite pentru instalarea componentelor compatibile cu sistemul automat de taxare existent, achizitorul urmand sa instaleze echipamentele de taxare separat de aceasta procedura.

Va rugam sa clarificati daca furnizorii trebuie sa doteze autobuzele cu echipamente de taxare compatibile cu cele aflate in exploatare la achizitor sau daca aceasta dotare se va face de catre achizitor, separat de procedura aceasta, iar vehiculele trebuie sa fie doar pregatite in acest sens din punct de vedere al infrastructurii de cablare.

**Răspuns:** În cadrul prezentei proceduri, ofertantul declarat câștigător are obligația de furniza pe lângă autobuzele electrice și sistemele aferente de încărcare, toate instalațiile și echipamentele electrice și electronice (ITS) menționate în secțiunea C.4.34 a caietului de sarcini, subsecțiunile C.4.34.1, C.4.34.2, C.4.34.3 și C.4.34.4.

Ofertantul declarat câștigător nu are obligația de a dota autobuzele cu echipamente de taxare compatibile cu cele aflate în exploatare la achizitor. Beneficiarul este cel care va asigura integrarea echipamentelor solicitate în dotarea autobuzelor cu sistemul de e-ticketing al operatorului de transport de la nivelul Autorității contractante, dacă va fi cazul.

Ofertantul declarat câștigător are obligația de a pregăti autobuzele pe care le va livra pentru a asigura montarea componentelor sistemului de e-ticketing al operatorului de transport (infrastructura de cablare) și de a accepta ca garanția oferită autobuzelor să nu fie influențată de montarea acestor componente.

**Solicitarea de clarificare:** Având in vedere intervalul de lungimi acceptat pentru aceasta tipodimensiune (8.000 - 9.000 mm) precum si diferentele constructive întâlnite in piața, in scopul neingradirii concurenței solicitam autoritatii contractante confirmarea soluției constructive de echipare a autobuzului de capacitate mica cu deschiderea libera la prima usa de min. 650 mm, in condițiile respectării prevederilor legale privind accesul pasagerilor in vehicul.

**Răspuns:** Se acceptă solicitarea, cu condiția respectării prevederilor legale privind accesul pasagerilor în autobuz, inclusiv pe prima ușă.

**Solicitarea de clarificare:** Având in vedere cerința din cap. C.4.2. Echipamentul de tracțiune coform careia "Cablurile de forță vor fi flexibile, cu izolație și manta de protecție, dimensionate să asigure izolația electrică la o tensiune de până la 3000 Vcc", dorim sa atragem atentia autoritatii contractante asupra faptului ca aceste tensiuni (3.000 Vcc) nu se intalnesc in sistemul de alimentare a echipamentului de tracțiune, supradimensionarea componentelor fiind inutila. In acest context, solicitam acceptarea la ofertare a vehiculelor ale căror echipamente de tracțiune pot fi deservite de cabluri de forță de tipul flexibil, cu izolație și manta de protecție, dimensionate să reziste la o tensiune de 1.000 Vcc.

**Răspuns:** Se acceptă solicitarea. Astfel, cablurile de forță ale echipamentului de tracțiune vor fi flexibile, cu izolație și manta de protecție, dimensionate să asigure izolația electrică la o tensiune de până la 1000 Vcc, cu condiția respectării celorlalte condiții impuse în secțiunea C.4.2. a caietului de sarcini.

**Solicitarea de clarificare:** Având în vedere art 12.4 din draftul de contract propus "12.4. Achizitorul are obligația de a elibera/restitui garanția de buna execuție în cel mult 14 zile de la data îndeplinirii de către contractant a tuturor obligațiilor asumate prin prezentul contract , art.42 din HG 395/2016 " (1) În cazul contractului de furnizare, autoritatea contractantă are obligația de a elibera/restitui garanția de bună execuție în cel mult 14 zile de la data întocmirii procesului-verbal de recepție a produselor care fac obiectul contractului de achiziție publică/contractului subsecvent și/sau de la plata facturii finale, dacă nu a ridicat până la acea dată pretenții asupra ei.", precum și art. 11.2.7 din fișa de date "Durata contractului în luni: 12 va solicitam să confirmați ca valabilitatea scrisorii de garanție de buna execuție trebuie să fie valabilă până la data semnării procesului-verbal de recepție a produselor care fac obiectul contractului de achiziție.

**Răspuns:** Se acceptă solicitarea. Astfel, valabilitatea instrumentului de garantare prezentat de ofertatul declarat câștigător trebuie să fie cel puțin până la data semnării procesului-verbal de recepție a produselor care fac obiectul contractului de achiziție, inclusiv.

Conținutul Art 12.4 din modelul de contract se modifică după cum urmează: "12.4. Achizitorul are obligația de a elibera/restitui garanția de buna execuție în cel mult 14 zile de la data întocmirii procesului-verbal de recepție a produselor care fac obiectul contractului de achiziție publică".

**Solicitarea de clarificare:** Având în vedere art.2.1 din Ordonanța nr. 13/ 2011 privind dobânda legală remuneratorie și penalizatoare pentru obligații bănești, precum și draftul de contract de furnizare propus , respectiv art. 19.1 și 19.2 " Cota procentuală pentru fiecare zi de întârziere este de 0,1%, până la îndeplinirea efectivă a obligațiilor, va solicitam să acceptați ca penalitățile de întârziere să se stabilească la nivelul ratei dobânzii de referință plus 8 puncte procentuale, conform uzanțelor comerciale și prevederilor legale, respectiv 0,02% pe zi de întârziere (valabilă din data de 02.06.2020).

**Răspuns:** Se modifică conținutul Art. 19.1 și Art. 19.2 din modelului de contract după cum urmează:

"19.1. În cazul în care, din vina sa exclusivă, furnizorul nu reușește să-și execute obligațiile asumate prin contract, atunci achizitorul are dreptul de a penaliza în cuantum egal cu rata dobânzii de referință plus 8 puncte procentuale aplicat părții din contract rămasă neonorată conform prevederilor art.3 alin.2, indice 1 din OG nr.13/2011, modificat cu art. 3 alin.(2) din Legea nr. 72/2013".

"19.2. În cazul în care achizitorul nu onorează facturile emise de furnizor, furnizorul are dreptul de a aplica penaliza în cuantum egal cu rata dobânzii de referință plus 8 puncte procentuale aplicat facturilor neonorate la plata conform prevederilor art.3, alin. 2, indice 1 din OG nr. 13/2011, modificat cu art. art.3 alin.2 din Legea nr.72/2013".

**Solicitarea de clarificare:** Având în vedere principiul echilibrului contractual, art. 19.1 din draftul contractului de furnizare "În cazul în care, din vina sa exclusivă, furnizorul nu își îndeplinește obligațiile asumate prin contract într-o perioadă de 5 zile, atunci achizitorul este îndreptățit de a deduce din prețul contractului, ca penalizați, o sumă echivalentă cu o cotă procentuală din prețul contractului, respectiv art. 19.2 "În cazul în care achizitorul nu onorează facturile în termen de 28 de zile de la expirarea perioadei convenite, atunci acesta are obligația de a plăti, ca penalizați, o sumă echivalentă cu o cotă procentuală din plata neefectuată, precum și pct .3.3.3 din Caietul de sarcini " se va percepe o penalitate din valoarea bunului a cărui întârziere s-a produs", va solicitam să acceptați uniformizarea perioadei (5 zile sau 28 zile) la finalul careia ambele părți contractuale

trebuie sa plateasca penalitati in cazul in care nu isi îndeplinesc obligațiile asumate si sa stabiliți ca suma este echivalenta cu cota procentuala din obligația neefectuata.

**Răspuns:** Se modifică conținutul Art. 19.1 și Art. 19.2 din modelului de contract după cum urmează:

“19.1. În cazul în care, din vina sa exclusivă, furnizorul nu reușește să-și execute obligațiile asumate prin contract, atunci achizitorul are dreptul de a penalitati în cuantum egal cu rata dobanzii de referință plus 8 puncte procentuale aplicat părții din contract ramașă neonorată conform prevederilor art.3 alin.2, indice 1 din OG nr.13/2011, modificat cu art. 3 alin.(2) din Legea nr. 72/2013”.

”19.2. În cazul în care achizitorul nu onorează facturile emise de furnizor, furnizorul are dreptul de a aplica penalitati în cuantum egal cu rata dobanzii de referință plus 8 puncte procentuale aplicat facturilor neonorate la plata conform prevederilor art.3, alin. 2, indice 1 din OG nr. 13/2011, modificat cu art. art.3 alin.2 din Legea nr.72/2013”.

### **Solicitarea de clarificare:**

Având în vedere art. 20.3 din draftul contractului de furnizare “În cazul nerespectării obligațiilor prevăzute la art. 7, art. 8, art. 12, art. 14, art. 15, art. 16, asumate prin prezentul contract de către furnizor, rezilierea contractului de către achizitor se poate produce de drept, fără nici o somație, notificare prealabilă sau punere în întârziere, în temeiul articolului 1553 din Noul Cod Civil., precum și situația epidemiologică națională și internațională determinată de răspândirea coronavirusului SARS-CoV-2, măsurile care au un impact pozitiv în limitarea răspândirii acestuia și care vizează acțiuni în planul sănătății publice, concomitent cu limitarea sau întreruperea activităților socioeconomice, producție subansamble și de transport de marfa, va solicităm să acceptați modificarea draftului de contract după cum urmează: “În cazul nerespectării obligațiilor prevăzute la art. 12., asumate prin prezentul contract de către furnizor, rezilierea contractului de către achizitor se poate produce de drept, fără nici o somație, notificare prealabilă sau punere în întârziere, în temeiul articolului 1553 din Noul Cod Civil. Iar ”În cazul nerespectării obligațiilor prevăzute la art. 7, art. 8, art. 14, art. 15, art. 16, asumate prin prezentul contract de către furnizor, rezilierea contractului de către achizitor se poate produce în termen de 30 zile de la notificare prealabilă sau punere în întârziere, dacă furnizorul nu și-a îndeplinit în acest interval obligațiile asumate, în temeiul articolului 1522 din Noul Cod Civil.

**Răspuns:** Modificările solicitate reprezintă un risc pentru autoritatea contractantă pe care nu și-l poate asuma, mai ales în condițiile în care achiziția este finanțată în cadrul unui contract cu finanțare europeană, care prevede respectarea termenelor de realizare a activităților, inclusiv a achiziției de autobuze electrice și stații de încărcare. Se mențin prevederile Art. 20.3 din modelul de contract.

**Solicitarea de clarificare:** Având în vedere art.3.4.2 din Caietul de sarcini “remediarea defecțiunilor, în maxim 24 ore de la constatarea defecțiunii, pentru intervențiile care nu necesită demontări de agregate/echipamente și în maxim 48 ore pentru intervențiile care necesită demontări de agregate/echipamente de la întocmirea notificării transmise către ofertan, precum și imposibilitatea tehnică de a remedia, în anumite situații (condiții meteo defavorabile, pandemie, etc.) , în maxim 24/48 ore de la constatarea defecțiunii , anumite defecțiuni tehnice care necesită sau nu agregate/echipamente, va solicităm să acceptați ca remediarea acestor defecțiuni să se efectueze în maxim 72 ore pentru intervențiile care nu necesită demontări de agregate/echipamente și în maxim 120 ore pentru intervențiile care necesită demontări de agregate/echipamente.

**Răspuns:** Apreciem că prin acceptarea termenelor solicitate de 72 ore, respectiv 120 de ore, există riscul de imposibilitate a respectării programului de circulație, din cauza indisponibilizării pe o perioadă de timp prea îndelungată a autobuzelor care necesită remediarea de defecțiuni în perioada de garanție. Autoritatea contractantă acceptă prelungirea termenelor de remediare a defecțiunilor în

perioadele de garanție, astfel: "Remedierea defecțiunilor în termenele de garanție se va realiza fără penalizări în maximum 48 ore pentru intervențiile care nu necesită demontări de agregate / echipamente și în maximum 72 ore pentru intervențiile care necesită demontări de agregate / echipamente de la întocmirea notificării transmise către ofertant".

### **Solicitarea de clarificare:**

În caietul de sarcini, partea a-II-a, capitolul anexe, ANEXA 4 intitulată "PROCESELE VERBALE DE RECEPȚIE A AUTOBUZELOR ELECTRICE", punctul 3 (pagina 99) se specifică, cităm:

3. Se certifică de către reprezentanții furnizorului și ai beneficiarului că autobuzul electric este însoțit de următoarele documentații, în limba română, pe suport hârtie:

.....  
.....

Copii semnate și stampilate de către furnizorul autobuzelor electrice ale certificatelor de calitate cu mențiunea "Conform cu originalul" pentru subansamblurile principale (motor tractiune, motor compresor, motor servodirecție, compresor, punți, caseta de direcție, pompa servodirecție, CGMT, componentele sistem de bilete integrat pentru călători e-ticketing, instalația audio-video, instalația de numărare călători, etc.);

Manual de exploatare pentru dotările auxiliare (CGMT, componentele sistem de bilete integrat pentru călători e-ticketing, instalația audio-video, instalația de numărare călători, sisteme informatice externe, mobile și fixe, etc.);

În paragraful citat mai sus faceți referire la "componentele sistem de bilete integrat pentru călători e-ticketing". În cadrul documentației de atribuire nu am găsit descris acest subsistem și nici cerințe de integrare a acestuia cu alte subsisteme.

Vă rugăm să clarificați dacă acest sistem de e-ticketing (sau numai anumite componente ale acestuia) trebuie oferit în cadrul acestei proceduri și dacă da, vă rugăm menționați unde se pot găsi caracteristicile tehnico-funcționale ale acestuia.

**Răspuns:** În cadrul prezentei proceduri nu trebuie oferit sistem de e-ticketing și nici componente ale acestuia.

Astfel, se modifică conținutul caietului de sarcini, secțiunea "Anexa 4. Procesele verbale de recepție a autobuzelor electrice", punctul 3, astfel:

«3. Se certifică de către reprezentanții furnizorului și ai beneficiarului că autobuzul electric este însoțit de următoarele documentații, în limba română, pe suport de hârtie:

- Manualul de exploatare/conducere autobuz electric, pentru conducătorul auto;
- Cărnul de service, pașaportul de service;
- Certificatul de garanție;
- Certificatul de calitate;
- Originalul Certificatului de conformitate (CoC) și traducerea legalizată în limba română;
- Cartea de identitate a autovehiculului, eliberată de RAR;
- Cartela de date (echiparea autobuzului electric cu agregatele principale: serii, marcă, tip agregate);
- Copiile semnate și stampilate de către furnizorul autobuzelor electrice ale certificatelor de calitate cu mențiunea "Conform cu originalul" pentru subansamblurile principale (motor tractiune, motor compresor, motor servodirecție, compresor, punți, caseta de direcție, pompa servodirecție, etc.);
- Manualul de exploatare pentru dotările auxiliare (radio-CD-USB, aer condiționat);
- Copii semnate și stampilate de către furnizorul autobuzelor ale Certificatelor de calitate cu mențiunea "Conform cu originalul" pentru subansamblurile principale (motor tractiune, motor compresor, motor servodirecție, compresor, punți, caseta de direcție, pompa servodirecție, CGMT, instalația audio-video, instalația de numărare călători, etc.);



- *Manual de exploatare pentru dotările auxiliare (CGMT, instalatia audio-video, instalatia de numarare calatori, sisteme informatice externe, mobile si fixe, etc.);*
- *Buletine de incercari emise de către producătorul principalelor subansambluri ale autobuzului, etc. daca exista.»*

Din conținutul caietului de sarcini, secțiunea “Anexa 4. Procesele verbale de recepție a autobuzelor electrice”, punctul 4, se elimină următorul text: «*Manual de utilizare si tuturor componentelor sistemului de bilete integrat pentru calatori e-ticketing, inclusiv software si licențe cu interfata utilizator in limba romana;*»

**Solicitarea de clarificare:** Autoritatea contractantă a specificat tensiunea de ieșire a sistemului de încărcare a vehiculului de 40 kW (lent) în intervalul 50 - 500 VDC și a sistemului de încărcare a vehiculului de 150 kW (rapid) în intervalul 200 - 875 VDC. Prin urmare, vă rugăm să ne informați: Se va efectua o încărcare lentă și rapidă pentru vehiculele de același tip (cu o baterie cu aceiași parametri)?

În acest caz, Antreprenorul explică faptul că puterea de încărcare este reglată de curentul de încărcare cu o tensiune practic constantă, iar parametrii de încărcare sunt selectați pe baza cererii trimise de la vehicul. În legătură cu cele de mai sus, vă rugăm să schimbați gama de tensiune de ieșire a sistemului de încărcare a vehiculului de 40 kW (lent) la: 200 - 875 VDC, similar cu sistemul de încărcare a vehiculului (rapid) de 150 kW.

Dacă nu, vă rugăm să rețineți că majoritatea vehiculelor electrice disponibile pe piață necesită o tensiune mai mare de 200 VDC în timpul încărcării, prin urmare, datorită tehnologiei de încărcare disponibile pe piață, vă rugăm să modificați gama de tensiune de ieșire a sistemului de încărcare (lent) a unui 40 kW la: 150 - 500 VDC.

**Răspuns:** Se confirmă faptul că fiecare autobuz electric va fi încărcat atât în modul lent, cât și în modul rapid. Conform caietului de sarcini, secțiunea A1: “Încărcarea bateriilor autobuzelor electrice se va realiza prin intermediul sistemelor de încărcare lentă și stațiilor de încărcare rapidă. Toate autobuzele electrice vor permite atât încărcare lentă, cât și încărcare rapidă”. Se mențin cerințele caietului de sarcini referitoare la tensiunea de ieșire a sistemului de încărcare lentă. Cerințele caietului de sarcini sunt minimale. Orice operator economic are posibilitatea de a oferi sisteme / stațiile de încărcare lentă, precum și stații de încărcare rapidă cu caracteristici tehnice superioare celor minimale impuse. Mai mult, se acceptă și soluția de a furniza câte un singur sistem de încărcare pentru fiecare autobuz, dar care să permită ambele funcționalități solicitate: atât încărcarea lentă, cât și încărcarea rapidă.

**Solicitarea de clarificare:** Entitatea care atribuie permite fluctuația tensiunii în sistemul de încărcare la (+/-) 10% de la 380 V c.a., 50 Hz într-o rețea trifazată. Vă rugăm să specificați probabilitatea unei căderi de tensiune sub 360 V c.a., frecvența unei astfel de căderi și durata medie a acesteia.

**Răspuns:** Autoritatea contractantă nu deține informații referitoare la probabilitatea unei căderi de tensiune sub 360 Vca, frecvența unei astfel de căderi și nici durata medie a acesteia. Furnizorul de energie electrică de la nivelul operatorului de transport care va exploata autobuzele nu furnizează astfel de date.

**Solicitarea de clarificare:** Dispozitivele electronice de alimentare instalate în stația de încărcare funcționează corect (fără dispozitive auxiliare) la o umiditate de până la 95%. Aceștia sunt parametri standard pentru acest tip de echipamente destinate să funcționeze în condițiile climatice

predominante în România. Antreprenorul solicită confirmarea faptului că partea comandantă este de acord să furnizeze o stație de încărcare care poate funcționa la o umiditate de 95%.

**Răspuns:** Autoritatea contractantă este de acord să se furnizeze sisteme / stații de încărcare care să aibă o funcționare fiabilă până la o umiditate relativă de 95 %, cu condiția ca ofertantul să își asume răspunderea privind funcționarea acestora la parametrii impuși în caietului de sarcini, în condițiile de mediu existente la achizitor – Orașul Voluntari, Județul Ilfov, România.

**Solicitarea de clarificare:** Dispozitivele electronice de putere instalate în stația de încărcare funcționează corect (fără dispozitive auxiliare) în intervalul de temperaturi externe:  $-25\text{ }^{\circ}\text{C} \dots +45\text{ }^{\circ}\text{C}$ . Aceasta este gama standard de temperaturi exterioare pentru acest tip de echipament proiectat să funcționeze în condițiile climatice predominante în România. Antreprenorul solicită confirmarea faptului că partea comandantă este de acord să furnizeze o stație de încărcare care poate funcționa în intervalul de temperaturi externe:  $-25\text{ }^{\circ}\text{C} \dots +45\text{ }^{\circ}\text{C}$ .

**Răspuns:** Autoritatea contractantă este de acord să se furnizeze sisteme / stații de încărcare care să aibă o funcționare fiabilă în intervalul de temperaturi ambiante  $-25\text{ }^{\circ}\text{C} \dots +45\text{ }^{\circ}\text{C}$ , cu condiția ca ofertantul să își asume răspunderea privind funcționarea acestora la parametrii impuși în caietului de sarcini, în condițiile de mediu existente la achizitor – Orașul Voluntari, Județul Ilfov, România.

**Solicitarea de clarificare:** Autoritatea contractantă explică faptul că, în conformitate cu standardele aplicabile - pentru a proteja stația de încărcare instalată în exterior și expusă la factori externi precum: praf, ploaie, ceață, noroi, zăpadă, îngheț, gheață, apă sărată, produse petroliere, anti-materiale și soluții antiderapante, protecție IP 54. În legătură cu cele de mai sus, vă rugăm să schimbați gradul de protecție necesar la IP 54.

**Răspuns:** Se acceptă solicitarea. Astfel, se modifică conținutul caietului de sarcini, secțiunile D1, D2, Anexa 1.1 și Anexa 1.2 astfel: "clasa de protecție minim IP 54 pentru echipamente electroenergetice".

**Solicitarea de clarificare:** Partea comandantă a declarat că „sistemul de încărcare va monitoriza energia utilizată pentru a încărca bateria”. Vă rugăm să confirmați că partea comandantă va considera condiția care trebuie îndeplinită dacă încărcătoarele sunt echipate cu contoare de energie de intrare și ieșire cu comunicare RS-485 disponibilă.

**Răspuns:** Autoritatea contractantă va considera condiția îndeplinită dacă sistemele / stațiile de încărcare vor avea funcționalitatea de a monitoriza energia utilizată pentru încărcarea bateriei, fiind echipate cu oricare dintre sistemele de comunicare RS 485, Ethernet, GPRS / 3G / 4G modem / OCPP 1.5 / OCPP 1.6, etc.

**Solicitarea de clarificare:** Autoritatea contractantă a declarat că „Sistemul de încărcare va fi echipat cu un conector dedicat alimentării de curent alternativ”. Vă rugăm să ne informați dacă partea care face comanda așteaptă:

- a. Conexiuni pentru cablurile de alimentare ale încărcătorului (AC).
- b. Un conector suplimentar pentru încărcarea vehiculelor cu tensiune alternativă.
- c. O altă soluție nedescrisă mai sus.

**Răspuns:** Un conector suplimentar pentru încărcarea vehiculelor cu tensiune alternativă.

**Solicitarea de clarificare:** Vă rugăm să confirmați că cablul de încărcare lung de 5 m terminat cu o priză CCS (Combo 2, tip 2 / mod 4) va fi suficient. Dacă nu, vă rugăm să specificați lungimea cablurilor de încărcare în intervalul 5-10 [m].

**Răspuns:** Interfața de încărcare va fi CCS (Combo 2, Type 2/Mode 4) conform IEC 62196-3 sau cu alt tip de interfață care să asigure funcționalități similare în condițiile alimentării în curent alternativ (CA), iar lungimea cablului de încărcare va fi de 10 metri.

**Solicitarea de clarificare:** Antreprenorul explică faptul că pentru interfața de încărcare CCS (Combo 2, Tip 2 / Mode 4), stația de încărcare comunică cu vehiculul în conformitate cu standardele IEC 61851-1 / 23 și ISO 15118. Angajatorul permite o astfel de soluție?

**Răspuns:** Da, este permisă soluția.

**Solicitarea de clarificare:** Este suficient dacă autorizația vehiculului / șoferului se efectuează cu un singur card RFID, adică utilizatorul aplică un card RFID și apoi începe încărcarea.

**Răspuns:** Sistemele oferite trebuie să permită următoarea funcționalitate: după conectarea autobuzului electric la stația de încărcare, pe baza unui card individual al șoferului, se va parcurge un protocol de autentificare pe șofer și autobuz, se va efectua validarea și apoi va demara încărcarea cu energie electrică.

**Solicitarea de clarificare:** În perioada de garanție, Cumpărătorul se așteaptă ca furnizorul serviciului de actualizare să primească noi numere de card RFID la stațiile de încărcare?

**Răspuns:** Da, este în sarcina furnizorului sistemelor / stațiilor de încărcare să asigure buna funcționare pe întreaga perioadă de garanție, deci inclusiv furnizarea de noi carduri.

**Solicitarea de clarificare:** Cine este responsabil pentru livrarea cardurilor RFID? Dacă Antreprenorul, vă rugăm să ne anunțați ce număr de carduri trebuie livrate?

**Răspuns:** Se vor furniza minim 5 carduri pentru fiecare autobuz și pentru fiecare tip de stație, adică minim 90 de carduri pentru stația de încărcare lentă și minim 90 de carduri pentru stația de încărcare rapidă. Dacă se vor livra echipamente de încărcare care vor asigura atât încărcarea lentă, cât și rapidă, numărul de carduri care trebuie livrate este de minim 90.

**Solicitarea de clarificare:** Cât de des dorește Autoritatea să actualizeze lista cardurilor de autentificare?

**Răspuns:** Lista cardurilor se va actualiza la fiecare 3 luni.

**Solicitarea de clarificare:** Angajatorul va fi responsabil pentru pregătirea infrastructurii de curent alternativ (3 x 380 V c.a. (+/-) 10%, 50 Hz) pentru conectarea încărcătoarelor?

**Răspuns:** Pregătirea infrastructurii pentru alimentarea sistemelor de încărcare cu energie electrică nu este în sarcina ofertanților prezentei proceduri.

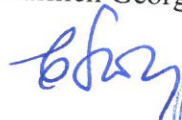
**Solicitarea de clarificare:** Conform standardului ISO 15118, informațiile despre capacitatea bateriei nu sunt trimise la stația de încărcare. Angajatorul va considera condiția care trebuie îndeplinită dacă încărcătorul afișează informații despre nivelul de încărcare a bateriei sub formă de SOC [%]?

**Răspuns:** Da, se acceptă soluția ca informația privind nivelul energiei stocate în baterii să fie exprimată de sistemul de încărcare sub formă SoC [%].

**Solicitarea de clarificare:** Angajatorul acceptă monitorizarea de la distanță a stației de încărcare de către Antreprenor în scopuri de service? Activarea accesului la stația de încărcare crește eficiența serviciului și reduce costurile acestuia. Accesul poate fi realizat prin cartele SIM proprii (aparținând contractorului).

**Răspuns:** Da, se acceptă soluția ca monitorizarea stației de încărcare să se realizeze de la distanță.

DIRECTOR EXECUTIV  
INVESTITII SI ACHIZITII PUBLICE  
Ing. Carmen Georgescu



SEF SERVICIU  
ACHIZITII PUBLICE

Nelu Gaina

