

Către: CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR („CNSC”)
Mun. București, Str. Stavropoleos nr. 6, Sector 3
Fax: 021.310.46.42, office@cncs.ro

Spre știința: ORAȘUL BOCȘA (PRIMĂRIA ORAȘULUI BOCȘA)
Loc. Bocșa, str. 1 Decembrie 1918 nr. 22, jud. Caraș-Severin, e-mail:
primariabocsa@yahoo.com

Ref.: Procedura de licitație deschisă având denumirea „Furnizare 4 autobuze electrice noi, a sistemelor de încărcare și ITS destinate transportului public de calatori in orașul Bocșa”, anunț de participare nr. CN1037411/08.12.2021

DOMNULE PREȘEDINTE,
ONORAT CONSILIU,

Subscrisa [redacted] cu sediul în [redacted], [redacted] nr. [redacted] având CUI [redacted] înmatriculată în Registrul Comertului sub nr. [redacted] reprezentată legal de președintele consiliului de administrație [redacted] (denumită în continuare [redacted]),

reprezentată convențional de [redacted] cu sediul profesional în [redacted] Șos. [redacted] nr. [redacted] etaj [redacted] sector [redacted] adresă la care vă solicităm să dispuneți comunicarea tuturor actelor de procedură conform art. 158 C. pr. civ.¹, e-mail: [redacted]

în temeiul art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016, formulăm

CONTESTAȚIE

prin care solicităm:

1. anularea în parte a răspunsului la clarificare nr. 1 emis prin adresa nr. 219/05.01.2022, în ceea ce privește răspunsul autorității contractante la întrebarea nr. 2;
2. anularea în parte a răspunsului la clarificare nr. 2 și 3 emis prin adresa nr. 887/12.01.2022, în ceea ce privește răspunsurile autorității contractante la întrebările nr. 1 și nr. 2;
3. obligarea autorității contractante la emiterea unor noi răspunsuri la solicitările de clarificare menționate, care să fie conforme cu dispozițiile legale aplicabile și cu motivarea deciziei CNSC care urmează a fi pronunțată, respectiv să se confirme:
 - a. posibilitatea ofertării unor autobuze echipate cu motor de tip sincron (PMS);
 - b. că nu se admit trepte pe suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare;
4. obligarea autorității contractante la stabilirea unui nou termen-limită pentru depunerea ofertelor,

¹ Față de prevederile art. 10 lit. a) din Legea nr. 101/2016, indicăm și următoarele coordonate de contact ale [redacted] iar față de art. 158 alin. (1) C. pr. civ., indicăm persoanele însărcinate cu primirea corespondenței: avocați [redacted] și asistentele recepție - [redacted]

DOMNULUI PREȘEDINTE AL CONSILIULUI NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

având în vedere următoarele motive:

I. SCURTĂ PREZENTARE A SITUAȚIEI DE FAPT

1. Prin anunțul de participare nr. CN1037411/08.12.2021, Orașul Bocșa a publicat procedura de atribuire având denumirea „Furnizare 4 autobuze electrice noi, a sistemelor de încărcare și ITS destinate transportului public de calatori in orașul Bocșa”, cu o valoare estimată de 10.582.407 lei.
2. Procedura urmărește atribuirea unui contract de achiziție publică de produse care are ca obiect furnizarea de mijloace de transport în comun (autobuze urbane cu tracțiune integral electrică), sistem de încărcare și sistem ITS, urmând a se achiziționa:
 - 4 autobuze electrice, tipodimensiunea de 12 metri, cu trei uși;
 - 4 stații de încărcare lentă; și
 - echipamente ITS îmbarcate cu sistem de taxare.
3. În continuare, vom arăta că răspunsurile autorității contractante la solicitările de clarificare transmise de operatorii economici interesați sunt neclare și imprecise și, respectiv, nejustificat de restrictive, fiind necesară anularea acestora.

II. ARGUMENTAȚIA ÎN DREPT

A. CLARIFICĂRILE ȘI CERINȚELE LA CARE SE REFERĂ

4. Întrebarea nr. 2 cuprinsă în adresa nr. 219/05.01.2022 se referă la tipul motorului produselor care ar urma să fie oferite: „Vă rugăm să acceptați participarea la licitație și cu motorul de tip sincron, această soluție fiind cea modernă, performantă și folosită pe scară largă la nivel internațional de către producătorii de top, fiind o soluție superioară din punct de vedere tehnic. În acest fel nu îngreunăți participarea la licitație cu autobuze mai moderne din punct de vedere tehnice și de generație mai nouă”.
5. Prin răspunsul său, autoritatea contractantă a precizat că „se păstrează caracteristicile caietului de sarcini. Din cauza complexității mai ridicate a motorului sincron care poate conduce la dificultăți în exploatare se păstrează solicitarea de a se oferta autobuz cu motoare electrice de tip asincron”.
6. În cazul clarificărilor cuprinse în adresa nr. 887/12.01.2022, apare o nouă solicitare cu privire la cerința tipului de motor electric: întrebarea nr. 2 - „Vă rugăm să confirmați acceptarea la ofertare a autobuzelor electrice echipate cu motoare cu magneți permanenți (PMS), așa cum este solicitat în Caietul de Sarcini, Anexa 2 - Centralizator parametri tehnici minimali și maximali, secțiunea Motor Electric - tip ASM/PMS”.
7. Prin răspunsul său, autoritatea contractantă „confirmă[m] faptul că se acceptă spre ofertare doar motor electric asincron. Se modifică Secțiunea Motorul Electric - tip ASM”.
8. Totodată, un potențial ofertant adresează o întrebare referitoare la cerința privind descrierea generală constructivă a autobuzelor, mai precis legată de tipul podelei - întrebarea nr. 1: „În capitolul B. Descrierea generală constructivă a autobuzelor se menționează: <Construcția caroseriei autobuzului trebuie să fie realizată în conformitate cu Regulamentele CEE-ONU și a Directivelor CE în vigoare. Caroseria va avea podeaua complet coborâtă>, vă rugăm să confirmați că nu se admit trepte pe toată suprafața podelei”.

9. În replică, achizitorul afirmă că „se confirmă faptul că nu se admit trepte pe toată suprafața podelei”.
10. Prin urmare, cerințele la care se referă clarificările amintite se referă la (i) tipul motorului electric și (ii) cerința privind podeaua complet coborâtă.
11. Toate răspunsurile amintite aduc modificări documentației de atribuire, astfel:
- inițial, potrivit Anexei 2 - Centralizator parametri tehnici minimali și maximali, secțiunea Motor Electric din caietul de sarcini, era permisă ofertarea ambelor tipuri de motoare - atât sincron, cât și asincron. Ulterior, este acceptat doar motorul de tip asincron;
 - este schimbată cerința privind podeaua complet coborâtă, impunându-se cu titlu de noutate lipsa oricăror trepte pe întreaga podea a autobuzelor.

B. RĂSPUNSUL LA SOLICITAREA DE CLARIFICARE PRIVIND CERINȚA PODELEI COMPLET COBORÂTE ESTE NECLAR ȘI IMPRECIS

12. Potrivit pct. B - Descrierea generală constructivă a autobuzelor din caietul de sarcini, „*Construcția caroseriei autobuzului trebuie să fie realizată în conformitate cu Regulamentele CEE-ONU și a Directivelor CE în vigoare. Caroseria va avea podeaua complet coborâtă. Nu se admit trepte pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare [...]*”.
13. Prin răspunsul la solicitarea de clarificare, autoritatea contractantă confirmă că „*nu se admit trepte pe toată suprafața podelei*”.
14. Or, prin raportare la prevederile Regulamentului CEE-ONU nr. 107² („Regulamentul”), un astfel de răspuns reprezintă o veritabilă modificare a cerinței din caietul de sarcini.
15. Cu toate acestea, modul de formulare al răspunsului sugerează că achizitorul nu ar avea intenția să efectueze o astfel de modificare, clarificarea părând a avea scopul de confirmare a faptului că nu s-ar admite trepte pe toată suprafața podelei.
16. Așadar, răspunsul este neclar și imprecis, fiind apt să producă confuzie cu privire la modalitatea de interpretare și de aplicare a cerinței privind podeaua complet coborâtă. Această situație aduce atingere dispozițiilor art. 154 din Legea nr. 98/2016, conform căreia „*autoritatea contractantă are obligația de a elabora documentația de atribuire care conține toate informațiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire*”.
17. Potrivit Regulamentului, un „vehicul cu planșeu jos” înseamnă un „*vehicul din clasele I, II sau A în care cel puțin 35 % din suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare (în secțiunea anterioară în cazul vehiculelor articulate sau pe platforma inferioară în cazul vehiculului etajat) constituie o zonă fără trepte și are acces la cel puțin o ușă de serviciu*” (pct. 2.1.4).
18. Planșeul este definit ca fiind „*acea parte a caroseriei a cărei suprafață superioară susține pasagerii care călătoresc în picioare, picioarele pasagerilor care sunt așezați pe scaune, conducătorul auto și orice membru al personalului de bord și care poate susține suporturile scaunelor*” (pct. 2.14.1), iar platforma este „*acea parte a planșeului prevăzută exclusiv pentru pasageri*” (pct. 2.14.2).

² Al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora [2015/922].

19. În cadrul Anexei 3 - Cerințe aplicabile tuturor vehiculelor din Regulament, se regăsesc cerințele pentru suprafața disponibilă pentru pasageri (pct. 7.2.2), din care putem extrage concluzia privind existența unui raport de parte-întreg între aceasta și planșeu: „**Aria suprafeței totale S_0 disponibilă pentru pasageri se calculează scăzând din aria totală a planșeului vehiculului: suprafața habitaculului conducătorului auto; suprafața cu trepte care dau acces la uși și suprafața oricărei alte trepte cu o adâncime mai mică de 300 mm, precum și suprafața parcursă de ușă și de mecanismul acesteia în momentul acționării; suprafața oricărei părți a cărei înălțime liberă este mai mică de 1 350 mm, măsurată de la planșeu, fără a ține seama de pătrunderea admisă în conformitate cu punctele 7.7.8.6.3 și 7.7.8.6.4 din prezenta anexă. În cazul vehiculelor din clasa A sau B, această dimensiune poate fi redusă la 1 200 0mm; suprafața oricărei părți a vehiculului la care accesul pasagerilor este interzis, conform definițiilor de la punctul 7.9.4 din prezenta anexă; suprafața oricărui spațiu rezervat exclusiv pentru transportul mărfurilor sau al bagajelor și la care pasagerii nu au acces; suprafața necesară pentru a asigura un spațiu de lucru liber la contoarele de serviciu; suprafața planșeului ocupată de orice scară, semi-scară, scară de comunicare interioară sau suprafața oricărei trepte**”.
20. Astfel, afirmând că nu se admit trepte pe toată suprafața podelei, autoritatea contractantă se îndepărtează de la noțiunile consacrate (i.e. „suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare”) și utilizează cuvântul „podea” fără ca operatorii economici interesați să poată înțelege ce ar presupune acest element constructiv al autobuzelor.
21. Din punct de vedere tehnic, datorită configurației punților și a echipamentelor necesare a fi montate, nu există niciun autobuz urban sau interurban sau turistic care să aibă planșeul fără trepte. Orice autobuz cuprinde în zona spate (unde, de regulă, sunt echipamentele) și în zona pasajelor de roți trepte sau, după caz, supraînălțări unde sunt montate scaunele pentru pasageri. Aceste trepte/supraînălțări care susțin picioarele pasagerilor așezați sunt parte a planșeului, conform definiției de la pct. 2.14.1 din Regulament.
22. În condițiile în care clarificarea nu ar fi anulată, cerința privind podeaua complet coborâtă ar deveni neclară și lipsită de precizia care trebuie să caracterizeze documentația de atribuire și ar conferi acesteia din urmă un caracter restrictiv, care ar împiedica participarea oricăror ofertanți.
23. Prin urmare, cerința ca pe întreaga podea a autobuzelor să nu existe trepte este contrară dispozițiilor Regulamentului și, totodată, restricționează în mod nepermis și nelegal accesul operatorilor economici la procedura de atribuire.
- C. PRIN RĂSPUNSUL LA SOLICITAREA DE CLARIFICARE PRIVIND TIPUL DE MOTOR ELECTRIC SE RESTRICȚIONEAZĂ ÎN MOD NEJUSTIFICAT LIBERA CONCURENȚĂ**
24. Răspunsurile la solicitările de clarificare din ambele adrese precizate anterior modifică dispozițiile caietului de sarcini și stabilesc că se vor accepta doar autobuze cu motor electric de tip asincron (ASM - „Asynchronous motor”).

25. Justificarea modificării Anexei 2 - Centralizator parametri tehnici minimali și maximali, secțiunea Motor Electric din caietul de sarcini este sumară, arătându-se doar că acceptarea motorului de tip sincron (PMS - „Permanent Magnet Synchronous”) ar putea conduce la dificultăți în exploatare, invocându-se motivul unei complexități mai ridicate.

Motor electric	numărul zonei scări (minim)	BU	Lx
Model		Central/Hub	
Tip		ASM/PMS	
Invertor		DA	
Generator		DA	
Răcire		Aer	
Grad protecție motor		IP 65	
Clasă bobinaj motor		C200	
Putere nominală (minim)		160	kW
Număr de poli		4	
Recuperare energie de frânare (minim)		20	%

- extras din Anexa 2 a caietului de sarcini, pagina 90 -

26. În realitate însă, motorul de tip sincron este superior și nu există nicio cerință a caietului de sarcini pe care să nu o poată îndeplini.
27. Dimpotrivă, motorul electric sincron trifazat îndeplinește la un nivel superior cerințele cu privire la unitatea electrică de tracțiune și echipamentul de tracțiune impuse în caietul de sarcini (pag. 18-19). Acesta a apărut ca o evoluție tehnică a motorului de tip asincron, ca urmare a dezvoltării sistemelor de control electronic, reprezentând o soluție tehnică nouă și mai avansată.
28. În concret, ambele tipuri de motor îndeplinesc același rol, respectiv conversia energiei electrice în energie mecanică pentru deplasarea autobuzelor, au același mod de alimentare și necesită aceleași echipamente pentru integrarea în sistemul de tracțiune.
29. Diferența constă în principiul de conversie, care asigură superioritatea caracteristicilor de funcționare a motorului de tip sincron, respectiv:
- o funcționare precisă, sigură, silențioasă, fără șocuri la toate regimurile, ceea ce asigură confort pasagerilor și evită șocurile dinamice de tracțiune care ar putea deteriora echipamentele și sistemele autobuzelor;
 - turația motorului nu depinde de variația sarcinii, spre deosebire de motorul de tip asincron, unde turația scade odată cu creșterea sarcinii. Acest aspect reprezintă un avantaj dinamic major, putând asigura viteze optime de circulație în condiții de încărcare maximă a autobuzelor;
 - modificarea tensiunii aplicate nu afectează cuplul motorului de tip sincron, în timp ce cuplul motorului de tip asincron este perturbat. Ca atare, în cazul motorului de tip sincron nu este afectată forța de tracțiune și deci caracteristicile dinamice ale autobuzelor în condițiile în care tensiunea de alimentare variază (la descărcarea bateriilor);
 - funcționare corespunzătoare, stabilă la turații relativ mici - situații frecvent întâlnite în traficul urban. Motorul de tip asincron nu funcționează stabil la turații mici și nu se poate asigura un control precis al turațiilor joase;
 - motoarele de tip sincron utilizate în prezent sunt construcții capsulate, care nu necesită operațiuni de întreținere și mentenanță periodică, și au o durată stabilă de funcționare mai mare de 15 ani;

- f) o eficiență superioară, asigurând un consum redus de energie comparativ cu consumul mai crescut în cazul motorului de tip asincron.
30. Prin urmare, argumentul autorității contractante privind o pretinsă dificultate în exploatare nu poate fi primit (de altfel, acestuia i se opune solicitarea unei garanții de bună funcționare de 3 ani și a unei garanții de bună funcționare fără reparații generale pentru unitatea electrică de tracțiune de minim 400.000 km - pag. 65 din caietul de sarcini), aflându-ne de fapt în situația unei restricționări nejustificate a participării la procedura de atribuire.
31. Impunerea unui singur tip de motor electric care, totodată, funcționează în baza unei tehnologii învechite și vădit inferioare față de motorul de tip sincron, nu reprezintă decât o modalitate nelegală de îngădire a liberei concurențe.
32. În prezent, marea majoritate a producătorilor de autobuze electrice folosesc motoare de tip sincron, în timp ce doar o minoritate redusă (dacă nu chiar un singur producător) mai utilizează motoarele de tip asincron.
33. În cele din urmă, scopul procedurii de atribuire este de achiziționare a unor autobuze electrice care să se încadreze în performanțele solicitate prin caietul de sarcini, iar nu furnizarea separată a unor motoare electrice.
34. În proceduri de atribuire similare³, autoritățile contractante din România lasă la alegerea operatorilor economici tipul de motor electric cu care urmează să fie echipate autobuzele oferite.
35. În sensul celor arătate, dispozițiile art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016 stabilesc că „*specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici*”.
36. În jurisprudența sa⁴, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a reținut că:
- „31. Directiva 2014/24 stabilește anumite limite pe care autoritatea contractantă trebuie să le respecte.
32. Printre altele, la articolul 42 alineatul (2) din Directiva 2014/24 se impune ca **specificațiile tehnice să permită accesul egal al operatorilor economici la procedura de achiziție și să nu aibă efectul de a crea obstacole nejustificate în calea deschiderii către concurență a achizițiilor publice.**
33. Această cerință concretizează, în scopul formulării specificațiilor tehnice, **principiul egalității de tratament** care figurează la articolul 18 alineatul (1) primul paragraf din directiva menționată. Potrivit acestei dispoziții, autoritățile contractante îi tratează pe operatorii economici în mod egal și fără discriminare și acționează într-o manieră transparentă și proporționată.
34. Astfel cum Curtea a statuat deja, **principiile egalității de tratament, nediscriminării și transparenței au o importanță crucială în ceea ce privește specificațiile tehnice**, având în vedere riscurile de discriminare legate fie de alegerea acestora, fie de modul lor de formulare (a se vedea, în ceea ce privește Directiva 2004/18, Hotărârea din 10 mai 2012, Comisia/Țările de Jos, C-368/10, EU:C:2012:284, punctul 62).
35. În plus, se precizează la articolul 18 alineatul (1) al doilea paragraf din Directiva 2014/24 că o achiziție nu poate fi concepută cu intenția de excludere a acesteia din domeniul de aplicare al directivei menționate sau de restrângere artificială a concurenței și că se consideră

³ A se vedea Anexa nr. 1 - extrase din alte documentații de atribuire.

⁴ Hotărârea din 25 octombrie 2018, Cauza „Roche Lietuva” UAB, C-413/17, ECLI:EU:C:2018:865,

că se restrânge artificial concurența în cazul în care achiziția este concepută cu intenția favorizării sau a dezavantajării nejustificate a anumitor operatori economici.

36. În aceeași ordine de idei, considerentul (74) al Directivei 2014/24 enunță că specificațiile tehnice ar trebui „elaborate în așa fel încât să se evite restrângerea în mod artificial a concurenței prin cerințe care favorizează un anumit operator economic, în sensul că preiau caracteristicile esențiale ale produselor, serviciilor sau lucrărilor oferite în mod obișnuit de acel operator economic”. Astfel, tot potrivit acestui considerent, „ar trebui să fie posibilă prezentarea unor oferte care să reflecte diversitatea soluțiilor tehnice, a standardelor și a specificațiilor tehnice de pe piață”.

37. Respectarea acestor cerințe este cu atât mai importantă atunci când, precum în speță, specificațiile tehnice care figurează în caietul de sarcini al unui contract de achiziții sunt formulate în mod deosebit de detaliat. Astfel, cu cât specificațiile tehnice sunt mai detaliate, cu atât este mai important riscul ca produsele unui anumit producător să fie favorizate.

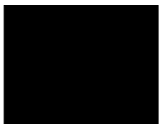
38. Desigur, după cum rezultă din articolul 42 alineatul (4) din Directiva 2014/24, este posibil, cu titlu excepțional, în cazul în care nu este posibil să se furnizeze o descriere suficient de precisă și de inteligibilă a obiectului contractului de achiziții publice în conformitate cu articolul 42 alineatul (3) din această directivă, să se facă referire la un anumit producător, la o anumită origine sau la un anumit procedeu care caracterizează produsele sau serviciile furnizate de un anumit operator economic ori la o marcă sau la un brevet, în măsura în care obiectul contractului justifică acest lucru, iar condițiile stabilite în acest scop de Directiva 2014/24 sunt respectate, în special ca o astfel de referire să fie însoțită, în documentele contractului de achiziții publice, de termenii „sau echivalent”. Cu toate acestea, având în vedere natura derogatorie a acestei dispoziții, condițiile în care autoritatea contractantă poate utiliza o asemenea posibilitate trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte.

40. Având în vedere elementele care precedă, revine instanței de trimitere sarcina de a verifica dacă, ținând seama de marja de apreciere de care dispune autoritatea contractantă pentru a stabili specificațiile tehnice potrivit cerințelor calitative în funcție de obiectul contractului în cauză, caracterul deosebit de detaliat al specificațiilor tehnice în discuție în litigiul principal nu conduce la favorizarea în mod indirect a unui ofertant.

41. De asemenea, este important ca gradul de detaliere a specificațiilor tehnice să respecte principiul proporționalității, ceea ce implică în special o analiză a aspectului dacă acest grad de detaliere este necesar în vederea realizării obiectivelor urmărite”.

37. Or, permiterea ofertării unui singur tip de motor electric (ASM - asincron) reprezintă un obstacol nejustificat care îngrădește participarea operatorilor economici care pot oferta autobuze electrice cu motor electric de tip sincron - PMS.
38. În consecință, consecutiv admiterii contestației și anulării răspunsurilor contestate, solicităm obligarea autorității contractante la emiterea unor noi răspunsuri la întrebarea nr. 2 din adresa 219/05.01.2022 (solicitarea de clarificare nr. 1) și întrebarea nr. 2 din adresa nr. 887/12.01.2022 (solicitarea de clarificare nr. 2 și 3), prin care să permită ofertarea unor autobuze electrice cu motor de tip sincron, potrivit specificației tehnice din cadrul Anexei 2 - Centralizator parametri tehnici minimali și maximali, secțiunea Motor Electric din caietul de sarcini (pagina 90)⁵.

⁵ În varianta anterioară modificării prin răspunsurile la clarificare contestate.



În drept: art. 8 din Legea nr. 101/2016, art. 154, art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016, precum și jurisprudența CJUE și celelalte prevederi legale menționate în cuprinsul cererii.

În probațiune: înscrisuri.



2.14 Condițiile privind protecția anticorozivă

Ofertantul va descrie detaliat sistemul de protecție anticorozivă aplicat pentru a realiza durata de viață a caroseriei de minim 15 ani. În cazul utilizării de profil închis, se va detalia protecția la interior a acestuia. Sistemul de vopsire și protecție anticorozivă va permite spălarea cu sistem de perii rotative, cu jet de apă și substanțe de curățare, fiind rezistent la radiațiile solare, UV, la agenții poluanți și condițiile de mediu.

Sistemul de acoperire va permite aplicarea de reclame pe folie autoadezivă fără a deteriora vopseaua la înlocuirea repetată a acestora. Ofertantul va stabili condițiile tehnice și metodologia privind aplicarea și neutralizarea reclamelor pe folii autoadezive. Ofertantul nu va putea scoate din garanție autobuzele electrice, ca urmare a utilizării repetate a reclamelor pe folie autoadezivă.

Ofertantul va atașa la ofertă o tehnologie de refacere a protecției anticorozive și a vopsirii în cazul producerii unor accidente de circulație cu precizarea atât a materialelor ce vor fi folosite cât și a specificațiilor tehnice a acestora.

Protecția anticorozivă la partea inferioară a caroseriei și a șasiului va asigura rezistența la lovire cu pietre, nisip, gheață, material antiderapante etc. Ofertantul va descrie procedeul specific și fișa tehnică a materialelor folosite. Materialele utilizate la vopsire vor respecta obligatoriu Directiva 2004/42/CE privind limitarea emisiilor de compuși organici volatili datorate utilizării solvenților organici, cu modificările și completările ulterioare.

Acoperirile, atât cele de protecție anticorozivă (număr straturi, grosime strat etc.) cât și cele decorative, vor fi specificate în documentația constructivă și tehnologică a autobuzelor electrice. Acestea vor asigura o garanție de minim 8 ani pentru caroserie în ansamblu, fără operații de întreținere.

2.15 Unitatea electrică de tracțiune

Ciclul de întreținere și revizie va avea obligatoriu intervale mai mari de 5 ani pentru revizia generală a unității electrice de tracțiune.

Principalele caracteristici ale motorului trebuie să se încadreze în următoarele prevederi:

- valoarea minimă acceptată pentru puterea maximă totală a unității electrice de tracțiune este :
 - 200 kW pentru autobuzul de maxim 10m;
 - 125 kW pentru autobuzul de maxim 7m;
- cuplul motor maxim: să se obțină la turații relativ reduse;

Ofertantul va prezenta principalii indici de performanță ai unității electrice de tracțiune:

- puterea maximă (kW), turația de putere maximă (rot/min);
- cuplul motor maxim (Nm), turația minimă de cuplu maxim (rot/min).

Comanda și controlul funcționării unității electrice se va realiza de către unitatea electronică de comandă a acționării. Aceasta va fi integrată cu sistemul de gestiune electronică al

autobuzului. Unitatea electronică va furniza informații privind valorile parametrilor de funcționare ale motorului. Sistemul de comandă și control va oferi informații conducătorului de vehicul, intervenind automat în timp real în cazurile de avarii cu consecințe grave (supraîncălzire).

Unitatea electrică de tracțiune trebuie să funcționeze cu un nivel de zgomot cât mai redus și trebuie să fie un produs de serie omologat, certificat CE sau certificat de către laboratoare autorizate de către organisme acreditate de certificare.

Durata de viață a motorului trebuie să fie de min. 15 ani.

Durata de bună funcționare fără reparație generală: min 500.000 km.

2.16 Echipamentul de tracțiune

Echipamentul de tracțiune va asigura controlul tracțiunii prin reglarea continuă a alimentării unității electrice de tracțiune, realizând următoarele funcții:

- Demaraj și frânare lină fără șocuri în funcționare;
- Frânare electrică recuperativă și înmagazinarea la bord a energiei recuperate.

Echipamentul de tracțiune va fi realizat utilizând tehnologia IGBT (Insulated-Gate Bipolar Transistor) și va fi comandat de unitatea de comandă și control cu microprocesor.

Componentele de forță IGBT vor fi montate izolat pe radiatoare, iar răcirea radiatoarelor se va face prin ventilație forțată cu ventilatoare fără perii și fără întreținere. Tunelul de răcire va fi complet separat de componentele alimentate cu tensiune, fără ca vaporii de apă din aerul folosit la răcire să poată produce deteriorarea echipamentului.

Carcasele echipamentelor amplasate pe acoperiș vor avea gradul de protecție de minim IP 65. Sistemul de tracțiune va putea fi reglat pentru schimbarea parametrilor privind performanțele autobuzelor electrice în vederea optimizării consumului de energie electrică.

Instalația electrică va conține obligatoriu, pe lângă echipamentele de tracțiune și frânare, următoarele:

- Întrerupător automat de protecție;
- Filtru de paraziti radio (conform Regulamentului CEE-ONU 10 - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește compatibilitatea electromagnetică);
- Dispozitiv de sesizare a tensiunii periculoase pe caroserie care va avea ca referință diferența de potențial între caroserie și carosabil, controlat de microprocesor (conform CEE-ONU R 107 cu modificările și completările ulterioare) și va fi monitorizat de computerul de bord;
- Sistem de răcire cu fluid (apă/antigel).

Pentru aceste componente se impun următoarele condiții:

- Toate echipamentele electrice din dotarea autobuzelor electrice vor respecta condițiile tehnice menționate în Caietul de Sarcini;

7 Caracteristici tehnice generale ale agregatelor, subansamblelor și componentelor

7.1 Unitatea electrică de tracțiune

Soluția constructivă a unității electrice de tracțiune a autobuzelor electrice poate fi din punct de vedere constructiv:

- Cu motor electric de tracțiune cuplat la roți printr-un reductor mecanic diferențial;
- Cu motoare electrice de tracțiune înglobate în roțile de pe puntea din spate (tip „hub”). Se admite și soluția a două motoare electrice cuplate prin reductoare mecanice roțile de pe puntea spate pentru a elimina problemele legate de șocuri și vibrații; Motoarele electrice de tracțiune/hub-urile vor asigura condițiile prevăzute în cele ce urmează:
- Motorul de tracțiune/hub-urile vor fi motoare electrice asincrone/sincrone trifazate cu randament ridicat, alimentate de la un inverter. Motoarele/hub-urile vor avea o construcție simplă, robustă și ușor de întreținut, cu răcire exterioară cu aer autoventilat sau cu apă/antigel și cu o durată de funcționare de minim 500.000 km fără intervenții de întreținere și reparații;
- Transmisia mișcării la roți se va realiza prin reductor mecanic diferențial. Se admite și motor cu magneți permanenți, cu o garanție din partea producătorului că magneții nu se demagnetizează și motorul nu își pierde caracteristicile pe toată durata de utilizare a autobuzelor electrice (minim 15 ani). Motorul/hub-urile vor funcționa și ca generator electric, în regimul de frânare electrică, situație în care acestea vor recupera până la minim 80 % din energia de frânare. Frânarea electrică recuperativă de energie va genera energie electrică pe perioadele de frânare, sau de coborâre a unor pante, energie care va fi utilizată local pentru alimentarea unor sisteme electrice auxiliare, sau va fi înmagazinată în baterii în cazul în care energia recuperată depășește nivelul consumului instantaneu;
- Motorul de tracțiune/hub-urile vor fi fără perii, realizate cu lagăre izolate electric, fără întreținere și echipate cu senzori pentru sesizarea depășirii temperaturii normale de funcționare, montați în stator;
- Motorul de tracțiune/hub-urile vor avea un circuit de aer pentru răcire realizat astfel încât apa care poate pătrunde accidental să nu intre în contact cu bobinajele. Pentru motoarele răcite cu apă/antigel, ofertanții au obligația includerii în ofertă, a documentațiilor tehnice aferente (construcție, mentenanță, remediere defecte etc.), asigurarea consumabilelor pe durata de funcționare (500.000 km) și a serviciilor de training asociate.

Gradul de protecție al motoarelor va fi minim IP 65. Bobinajul va fi realizat în clasa C 200.

Motorul de tracțiune/hub-urile vor fi echipate cu:

- Rulmenți capsulați (fără întreținere);
- Traductor de turație încorporat;
- Senzori de temperatură încorporați.

Proiectarea și sistemul de fixare a motorului trebuie să protejeze motorul de mediu și de efectul vibrațiilor.

- în stații și trebuie să fie cu posibilitatea refacerii adâncimii profilului (regroovable).
- Jantele, de tipul tubeless, vor fi fără inel demontabil. Valvele vor fi accesibile din exterior inclusiv la roțile montate pe interior de la puntea spate, prin intermediul unui prelungitor de valva.
 - Autobuzele vor avea integrat un sistem de monitorizare a presiunii pe pneuri, TPMS -

Sistemul de Monitorizare a Presiunii în Anvelope și un afișaj de avertizare pentru șofer în funcție de setarea / avertismentul de presiune scăzută. Datele furnizate de acest sistem vor fi gestionate de către calculatorul de bord și vor putea fi transmise prin cele 2 căi de comunicații către calculatorul de la dispecerat;

7.9 Cerințe pentru sistemul de tracțiune

Sistemul de tracțiune va fi realizat și montat în conformitate cu regulamentele CEE- ONU și a Directivelor UE în vigoare și cu bunele practici existente în acest moment în domeniu (DIRECTIVA 2001/85/CE, CEE-ONU R 107).

În completarea reglementărilor menționate, sistemul de tracțiune trebuie să respecte următoarele cerințe:

- Autobuzul va fi echipat cu sistemul de siguranță activă ASR (Anti Slip Regulation), care va permite reglarea forței de tracțiune, evitând rotirea excesivă a roților motoare în timpul accelerării, care poate conduce la un consum energetic inutil și, în consecință, poate reduce autonomia.
- Sistemul de tracțiune electrică trebuie să asigure condițiile necesare deplasării autobuzului în conformitate cu caracteristicile de masă ale vehiculului și să asigure gestionarea energiei consumate și recuperate în conformitate cu cerințele de la Cap. 6;
- În ceea ce privește motorul electric de tracțiune Ofertantul va respecta și următoarele cerințe:
 - Ofertantul va prezenta tipul și principalii parametri de performanță ai motorului/motoarelor care echipează autobuzul electric, cu prezentarea în detaliu a caracteristicilor tehnice în cadrul documentației prevăzute la Cap.5;
 - Motorul autobuzului ofertat va avea o construcție simplă, robustă și ușor de întreținut cu o durată de funcționare fără Reparație Generală de minim 8 ani fără intervenții de întreținere și reparații.
 - Motorul autobuzului ofertat va fi răcit cu aer. Se acceptă și alte soluții de răcire cu respectarea duratei minime de funcționare a sistemului de răcire egală cu cea a motorului de minim 8 ani fără Reparație Generală.
 - Motorul electric de tracțiune va asigura performanțele dinamice solicitate și va avea capacitatea de a asigura deplasarea autobuzului electric fără sincopă și cu viteza solicitată, în condițiile traseelor din zona de relief menționată, în condițiile de climă prevăzute și de încărcare maximă.
 - Este responsabilitatea Furnizorului de a dimensiona corespunzător motorul pentru a face față celor mai dificile condiții în care va funcționa autobuzul electric și în conformitate cu cerințele de la Cap. 6;
 - Motorul va putea funcționa și ca generator electric, în regimul de frânare electrică, pentru recuperarea energiei de frânare care se va înmagazina în baterii și, după caz, în supercapacitori, pentru utilizarea ei în faza următoare de demaraj;
 - Motorul trebuie să funcționeze cu un nivel de zgomot cât mai redus. Pentru izolarea fonica a incintei acestuia se vor utiliza soluții simple.
 - Motorul de tracțiune trebuie să fie un produs de serie al Furnizorului sau al furnizorilor acestuia, omologat, certificat CE sau certificat de către laboratoare autorizate de către organisme acreditate de certificare;

Statiile de incarcare lenta vor fi instalate in depourile autoritatii contractante, in aer liber, fiind supuse conditiilor mediului ambiant fara a fi protejate.

Caracteristici tehnice minimale ale statiilor de incarcare lenta:

- Puterea nominala: in functie de capacitatea bateriilor de acumulatori;
- Tensiune de intrare: 400 V +/- 10 % (50 Hz), trifazat 3P + PE;
- Standard conectare: EN 61851-23, EN 61851-24, DIN 70121, ISO 15118;
- Tipul de conectori intre incarcator si autobuz: CCS ver. 2.0 sau echivalent;
- Mediu de lucru: exterior;
- Temperatura mediului ambiant in Municipiul Bucuresti;
- Grad de protectie electric / socuri mecanice: IP54 / IK10;
- Conexiune la retea minim 4G, 10/100 base-T Ethernet;
- Separare galvanica.

B. INCARCAREA RAPIDA

Incarcarea rapida se va realiza prin intermediul unui sistem de captare tip pantograf, de constructie speciala, montat pe acoperis la fiecare autobuz electric, comandat de la bord. O incarcare rapida va avea durata de 10-15 minute. Sistemul de captare tip pantograf trebuie să permită alimentarea in ambele variante astfel:

- Incarcare rapidă timp de 10-15 minute cu ajutorul statiei de încărcare rapida,
- Incărcarea lentă timp de 4-5 ore in depou.

In oferta se vor atasa obligatoriu specificatiile tehnice pentru statii de incarcare rapida de la cat mai multi producatori specializati.

Puterea nominala a unei astfel de statii de incarcare va fi in concordanta cu caracteristicile de incarcare a SRSEE si durata de incarcare de maxim 15 minute.

In cazul încărcării rapide cu durata de 15 minute, dintr-un centru de alimentare si intoarcere, aceasta se va realiza prin intermediul aceluiasi sistem de captare tip pantograf, de constructie speciala, comandat de la bordul autobuzului.

Ofertantul va furniza caracteristicile tehnico-functionale ale statiilor de incarcare rapida cu care autobuzul trebuie sa fie compatibil. In plus, in cadrul ofertei, Ofertantul va introduce o lista cu producatorii acestor statii de incarcare rapida, alaturi de o declaratie prin care se garanteaza compatibilitatea totala intre sistemul de captare instalat pe autobuz si cel de pe statiile electrice de incarcare rapida aflate pe lista solicitata.

STATIILE DE INCARCARE RAPIDA NU SUNT INCLUSE IN PRETUL CONTRACTULUI.
NU SE ACCEPȚĂ SOLUTIA CU PANTOGRAF INVERSAT MONTAT PE STATIA DE INCARCARE RAPIDA (care nu este inclusa în prețul contractului).

3.4.1.5.25. CIRCUITELE DE ÎNALTĂ TENSIUNE ȘI ECHIPAMENTELE AFERENTE

3.4.1.5.25.1. MOTORUL/MOTOARELE ELECTRIC DE TRACȚIUNE

Ofertantul va prezenta în oferta sa tehnică tipul si caracteristicile motorului care echipeaza autobuzul electric cu prezentarea în detaliu a caracteristicilor tehnice.

Se acceptă soluțiile constructive cu motor central de tracțiune sau cu două motoare.

~~Motorul/motoarele vor avea o construcție simplă, robustă și ușor de întreținut cu o durată de funcționare de minim 480.000 Km fără intervenții de întreținere și reparații. Motorul va avea răcire exterioară cu aer, autoventilat, ventilat forțat și/sau răcit cu lichid de răcire conform regimului de funcționare proiectat.~~

Motorul de tractiune va asigura performantele dinamice solicitate si va avea o putere minimamaxima de minim 200 kW, proiectată pentru realizarea autonomiei și performanțelor dinamice. Motorul va putea funcționa și ca generator electric, în regimul de frânare electrică, pentru recuperarea energiei de frânare care se va înmagazina în supercapacitori, pentru utilizarea ei în faza următoare de demaraj.

Motorul de tracțiune trebuie să fie un produs de serie.

Durata de utilizare a motorului/motoarelor trebuie să fie de min.15 ani.

Durata de bună funcționare fără reparație generală: 480.000 km.

datorate utilizării solvenților organici, cu modificările și completările ulterioare.

Acoperirile, atât cele de protecție anticorozivă (număr straturi, grosime strat etc.) cât și cele decorative, vor fi specificate în documentația constructivă și tehnologică a autobuzelor electrice. Acestea vor asigura o garanție de minim 8 ani pentru caroserie în ansamblu, fără operații de întreținere.

3.4.11. Unitatea electrică de tracțiune

Soluția constructivă a unității electrice de tracțiune a autobuzelor electrice poate fi din punct de vedere constructiv:

- Cu motor electric de tracțiune cuplat la roți printr-un reductor mecanic diferențial;
- Cu motoare electrice de tracțiune înglobate în roțile de pe puntea din spate (tip „hub”). Se admite și soluția a două motoare electrice cuplate prin reductoare mecanice roțile de pe puntea spate pentru a elimina problemele legate de șocuri și vibrații; Motoarele electrice de tracțiune/hub-urile vor asigura condițiile prevăzute în cele ce urmează:
- Motorul de tracțiune/hub-urile vor fi motoare electrice asincrone/sincrone trifazate cu randament ridicat, alimentate de la un inverter. Motoarele/hub-urile vor avea o construcție simplă, robustă și ușor de întreținut, cu răcire exterioară cu aer autoventilat și cu o durată de funcționare de minim 500.000 km fără intervenții de întreținere și reparații;
- Transmisia mișcării la roți se va realiza prin reductor mecanic diferențial. Se admite și motor cu magneți permanenți, cu o garanție din partea producătorului că magnetii nu se demagnetizează și motorul nu își pierde caracteristicile pe toată durata de utilizare a autobuzelor electrice (minim 15 ani). Motorul/hub-urile vor funcționa și ca generator electric, în regimul de frânare electrică, situație în care acestea vor recupera până la minim 80 % din energia de frânare. Frânarea electrică recuperativă de energie va genera energie electrică pe perioadele de frânare, sau de coborâre a unor pante, energie care va fi utilizată local pentru alimentarea unor sisteme electrice auxiliare, sau va fi înmagazinată în baterii în cazul în care energia recuperată depășește nivelul consumului instantaneu;
- Motorul de tracțiune/hub-urile vor fi fără perii, realizate cu lagăre izolate electric, fără întreținere și echipate cu senzori pentru sesizarea depășirii temperaturii normale de funcționare, montați în stator;
- Motorul de tracțiune/hub-urile vor avea un circuit de aer/apă pentru răcire realizat astfel încât apa care poate pătrunde accidental să nu intre în contact cu bobinajele.

Gradul de protecție al motoarelor va fi minim IP 65.

Motorul de tracțiune/hub-urile vor fi echipate cu:

- Rulmenți capsulați (fără întreținere);
- Traductor de turație încorporat;
- Senzori de temperatură încorporați.

Montajul motorului de tracțiune se va face cu dispozitive de prindere cu amortizoare de vibrații electroizolante. Incinta motorului va permite răcirea corespunzătoare a acestuia și va asigura protecția motorului (în special zona lagărelor) împotriva pătrunderii agenților poluanți (apă, noroi, zăpadă etc.).

Compartimentul de amplasare al motorului va asigura spații suficiente pentru accesul ușor și demontarea facilă a motorului și a agregatelor anexe ale acestuia.

Condiții privind protecția anticorozivă

Ofertantul va descrie detaliat sistemul de protecție anticorozivă aplicat pentru a realiza durata de viață a caroseriei de minim 15 ani. În cazul utilizării de profile închise, se va detalia protecția la interior a acestora. Sistemul de vopsire și protecție anticorozivă va permite spalarea prin perii rotative cu jet de apă și substanțe de curățare, fiind rezistent la radiațiile solare, UV. La agenții poluanți și condițiile de mediu prezentate în prezentul caiet de sarcini.

Sistemul de acoperire va permite aplicarea de reclame pe folie autoadezivă fără a se deteriora la înlocuirea repetată a acestora. Ofertantul va stabili condițiile tehnice și metodologia privind aplicarea și neutralizarea reclamelor pe folii autoadezive. Ofertantul nu va putea scoate din garanție autobuzele, ca urmare a utilizării repetate de către achizitor a reclamelor pe folie autoadezivă.

Ofertantul va atașa la ofertă descrierea tehnologiei de refacere a protecției anticorozive și a vopsirii în cazul producerii unor accidente de circulație, cu precizarea atât a materialelor care vor fi folosite, cât și a specificațiilor tehnice a acestora.

Protecția anticorozivă la partea de dedesubt va asigura rezistența la lovire cu pietre, nisip, gheață, material antiderapant, etc. Ofertantul va descrie procedeul specific și fișa tehnica a materialelor folosite. Materialele utilizate la vopsire trebuie să respecte obligatoriu Directiva 2004/42/CE privind limitarea emisiilor de compuși organici volatili datorate utilizării solvenților organici.

Acoperirile, atât cele de protecție anticorozivă (nr. straturi, grosime strat, etc.), cât și cele decorative, vor fi specificate în documentația constructivă și tehnologică a autobuzelor. Acestea trebuie să asigure o garanție de minim 8 ani pentru caroserie în ansamblu, fără operații de întreținere.

C.4. Caracteristici tehnice generale ale agregatelor, subansamblurilor și ale componentelor autobuzelor electrice**C.4.1. Unitatea electrică de tracțiune**

Soluția constructivă a unității electrice de tracțiune a autobuzelor electrice poate fi din punct de vedere constructiv:

- Cu motor electric de tracțiune cuplat la roți printr-un reductor mecanic diferențial;
 - Cu motoare electrice de tracțiune înglobate în roțile de pe puntea din spate (tip „hub”). Se admite și soluția cu două motoare electrice cuplate prin reductoare mecanice la roțile de pe puntea spate pentru a elimina problemele legate de șocuri și vibrații;
- Motoarele electrice de tracțiune / hub-urile vor asigura condițiile prevăzute în cele ce urmează:
- Motoarele de tracțiune/hub-urile vor fi motoare electrice asincrone/sincrone trifazate cu randament ridicat, alimentate de la un invertor. Motoarele/hub-urile vor avea o construcție simplă, robustă și ușor de întreținut, cu răcire exterioară cu aer autoventilat și cu un termen de garanție corespunzător unui parcurs de minim 500.000 km fără intervenții de întreținere și reparații;
 - Transmiterea mișcării la roți se va realiza prin reductor mecanic diferențial;
 - Se admite și motor cu magneți permanenți, cu o garanție din partea producătorului că magneții nu se demagnetizează și motorul nu își pierde caracteristicile pe toată durata medie de funcționare a autobuzelor electrice (minim 15 ani);
 - Motorul/hub-urile vor funcționa și ca generator electric, în regimul de frânare electrică. Frânarea electrică recuperativă de energie va genera energie electrică pe perioadele de frânare, sau de coborâre a pantelor, energie care va fi utilizată local pentru alimentarea unor sisteme electrice auxiliare, sau va fi înmagazinată în baterii în cazul în care energia recuperată depășește nivelul consumului instantaneu;
 - Motoarele de tracțiune/hub-urile vor fi fără perii, realizate cu lagăre izolate electric, fără întreținere și echipate cu senzori pentru sesizarea depășirii temperaturii normale de funcționare, montați în stator;

ROMÂNIA
JUDEȚUL CARAȘ-SEVERIN
ORAȘUL BOCȘA
Echipa de implementare

Nr. 219 / 05.01.2022

RASPUNS LA CLARIFICARE NR. 1

Referință:

Anunț de participare nr. CN 1037411.

Denumire contract: FURNIZARE 4 AUTOBUZE ELECTRICE NOI, A SISTEMELOR DE ÎNCĂRCARE ȘI ITS DESTINATE TRANSPORTULUI PUBLIC DE CALATORI IN ORAȘUL BOCȘA

Intrebare:

- 1) Sistem de racire motor - cu aer

Va rugam sa acceptați participarea la licitație si cu sistemul de racire cu lichid, care este mult mai eficace si mai fiabil, fiind o solutie superioara din punct de vedere tehnic. In acest fel nu ingraditi participarea la licitatie cu autobuze mai moderne din punct de vedere tehnic si de generatie mai noua.

Raspuns:

Se acceptă ca motorul să poată fi răcit și cu lichid. Se vor prezenta în propunerea tehnică detalii cu privire la sistemul de răcire și cu privire la caracteristicile lichidului de răcire precum și alte informații necesare pentru perioada de exploatare pentru acest consumabil.

Intrebare:

- 2) Motorul sa fie de tip asincron.

Va rugam sa acceptati participarea la licitatie si cu motorul de tip sincron, aceasta solutie fiind cea moderna, performanta si folosita pe scara larga la nivel international de catre producatorii de top, fiind o solutie superioara din punct de vedere tehnic. In acest fel nu ingraditi participarea la licitatie cu autobuze mai moderne din punct de vedere tehnic si de generatie mai noua.

Raspuns:

Se păstrează caracteristicile caietului de sarcini. Din cauza complexității mai ridicate a motorului sincron care poate conduce la dificultăți în exploatare se păstrează solicitarea de a se oferta autobuz cu motoare electrice de tip asincron.

Intrebare:

- 3) Capitolul Disponibilitate. Paragraful 4.6 : „Receptia finala se va face la sfarsitul perioadei de garantie acordata, ocazie cu care se vor trece toate observatiile privind functionarea autobuzelor si eventualele pretentii ale beneficiarului , daca se constata ca i s-au incalcat unele drepturi de care trebuia sa beneficieze pe toata durata garantiei.

Rugam sa adaugati la aceasta fraza „ constatarea va fi efectuata de catre un expert sau un organism acreditat”

Raspuns: La receptia autobuzelor electrice si a echipamentelor oferitate, precum si la receptia finala in cadrul comisiei de receptie va face parte si un Expert tehnic – domeniul transport ecologic.

Intrebare:

4) Penalizari si mod de tratare pentru defectiuni in termen de garantie

Remediarea defectiunilor i termen de garantie se va realiza fara penalizari in maxim 48 ore pentru interventiile care nu necesita demontari de agregate/echipamente si in maxim 72 ore pentru interventiile care necesita demontari de agregate/echipamente de la intocmirea notificarii transmise catre ofertant.

In cazul interventiilor , autobuzele raman in locatie deoarece sunt foarte anevoios de transportat la o locatie de service, ceea ce necesita interventia unei echipe mobile detasate. Timpul afectat drumului, constatarii si comenzii unor piese care in mod normal nu sunt cele care se schimba des nu este indeajuns pentru incheierea cu succes a unei interventii mecanice in 48, respectiv 72 ore.

Va rugam sa acceptati 4 zile pentru interventiile usoare si 7 zile pentru interventiile dificile

Raspuns:

Se păstrează cerințele caietului de sarcini respectiv „ Remediarea defectiunilor in termen de garantie se va realiza fara penalizari in maxim 48 ore pentru interventiile care nu necesita demontari de agregate/echipamente si in maxim 72 ore pentru interventiile care necesita demontari de agregate/echipamente de la Intocmirea notificarii transmise catre ofertant.”

Primar,
Patriciu Pascu Mihaela



Manager de proiect
Ebenspanger Marius Gabriel

Asistent manager de proiect
Solga Andra Mihaela

Responsabil achiziții publice
Mazera Alexandra

Responsabil financiar
Vasile Avramia

Responsabil tehnic
Nicolau Tünde

Consultant management de proiect
SC FIP CONSULTANT SRI



ROMÂNIA
JUDEȚUL CARAȘ-SEVERIN
ORAȘUL BOCȘA
Echipa de implementare

Nr. 887 / 12.01.2022

RASPUNS LA CLARIFICARE NR. 2 si 3

Referință:

Anunț de participare nr. CN 1037411,

Denumire contract: FURNIZARE 4 AUTOBUZE ELECTRICE NOI, A SISTEMELOR DE ÎNCĂRCARE ȘI ITS DESTINATE TRANSPORTULUI PUBLIC DE CALATORI IN ORAȘUL BOCȘA

1. Intrebare:

„In capitolul B. DESCRIEREA GENERALA CONSTRUCTIVA A AUTOBUZELOR se mentioneaza : ‘’ Construcția caroseriei autobuzului trebuie sa fie realizata in conformitate cu regulamentele CEE-ONU si a Directivelor CE in vigoare. Caroseria va avea podeaua complet coborâta”, va rugam sa confirmati ca nu se admit trepte pe toata suprafata podelei.”

Raspuns:

Se confirmă faptul că nu se admit trepte pe toată suprafața podelei.

2. Intrebare:

„Va rugam sa confirmati acceptarea la ofertare a autobuzelor electrice echipate cu motoare cu magneti permanenti (PMS), asa cum este solicitat in Caietul de sarcini, Anexa 2 – Centralizator parametrii tehnici minimali si maximali, sectiunea “Motor Electric – tip: ASM/PMS”. „

Raspuns:

Confirmăm faptul că se acceptă spre ofertare doar motor electric asincron.
Se modifică Secțiunea ” Motor Electric – tip: ASM”

3. Intrebare:

„In Caietul de sarcini, Anexa 1 - Centralizator Tehnic pentru autobuze se solicita: “Sistemul de încărcare lentă (minim 40 kW pentru fiecare autobuz electric livrat) va

aduce bateriile la nivelul optim de încărcare (100 %) pe timpul nopții printr-o încărcare convențională, direct de la rețeaua trifazată de joasă tensiune (400 Vca)”.

Va rugam sa confirmati ca valoarea de 400 Vca indicata se refera la tensiunea rețelei trifazate de joasa tensiune ce va alimenta statia de incarcare lenta. ,,

Raspuns:

Se confirmă faptul că valoarea de 400 Vca indicata se refera la tensiunea rețelei trifazate de joasa tensiune ce va alimenta statia de incarcare lenta.

Primar,
Patriciu Pascu Mirela



Manager de proiect
Ebenspanger Marius Gabriel



Asistent manager de proiect
Solga Andra Mihaela



Responsabil achiziții publice
Lazerescu Elena Pamela



Responsabil financiar
Vasile Avramia



Responsabil tehnic
Nicolau Tünde



Consultant management proiect
SC FIP CONSULTING S.R.L.

