

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

Nr. D.P.R. 94924 / 08.07.2022

CĂTRE OPERATORII ECONOMICI

Interesați de participarea la procedura de licitație deschisă online privind atribuirea contractului de achiziție publică având ca obiect „Achiziție a unui număr de 100 de autobuze electrice și a infrastructurii de încărcare necesară acestora”

Referitor la procedura de atribuire a contractului de achiziție mai sus menționat, inițiată prin publicarea anunțului de participare nr. **CN1043613/16.06.2022**, ca urmare a unor solicitări de clarificări primite de către Autoritatea Contractantă din partea unor operatori economici, vă comunicăm în cele ce urmează:

RĂSPUNSUL CONSOLIDAT LA SOLICITĂRILE DE CLARIFICĂRI formulat de către:

- ✓ **Direcția Transporturi, în calitate de direcție inițiatoare a procedurii de atribuire, prin adresele:**
 1. Nr. DT 84555/24.06.2022, înregistrată la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr. 84555/24.06.2022;
 2. Nr. DT 86712/05.07.2022, înregistrată la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr. 86712/05.07.2022;
 3. Nr. DT 86875/05.07.2022, înregistrată la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr. 86875/05.07.2022;
 4. Nr. DT 88521/05.07.2022, înregistrată la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr. 88521/05.07.2022;
 5. Nr. DT 91366/05.07.2022, înregistrată la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr. 91366/05.07.2022;
 6. Nr. DT 92508/06.07.2022, înregistrată la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr. 92508/06.07.2022;
- ✓ **Direcția Generală Economică:**
 - Nr.DFC 86885/87221/28.06.2022, înregistrată la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr. 86885/87221/28.06.2022
- ✓ **Direcția Juridic:**
 1. Nr. 86861/28.06.2022, înregistrată la Direcția Generală Achiziții Publice cu nr. 86861/29.06.2022

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

Întrebare 1:

Având în vedere complexitatea documentației, timpul foarte scurt în care se poate studia documentația și se pot solicita clarificări pe aceasta, respectiv 8 zile de la data publicării anunțului, dar și faptul că perioada aceasta este o perioadă a concediilor, aspect ce poate conduce la termene mai lungi de răspuns din partea furnizorilor în vederea construirii ofertei, avem rugămintea de a prelungi cu 2 săptămâni cel puțin data depunerii ofertelor.

Răspuns 1:

Prin anunțul de tip ERATĂ EN1037637 publicat în SEAP în data de 26.06.2022, Autoritatea Contractantă a prelungit termenul limită pentru primirea ofertelor pentru data de 28.07.2022.

A se vedea Anunțul de tip erată EN10376637 publicat în SEAP în data de 26.06.2022.

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

Întrebare 1:

1. În capitolul 3.4.1.5.20. INSTALAȚIA DE AER COMPRIMAT (PNEUMATICĂ) se specifică „Rezervoarele de aer vor fi prevăzute cu purjare automată și manuală, sistemul de purjare va fi prevăzut cu rezervor de colectare pentru evitarea poluării.”

Datorită principiului său de funcționare, rezervorul conține atât apă cât și aer. În cazul acumulării excesive a aerului în rezervorul de colectare, acesta poate provoca scurgeri de apă în rezervoarele de aer comprimat. Considerăm riscantă folosirea rezervorului de colectare (fig. 1) din cauza dezechilibrului, acesta fiind un rezervor la care ar trebui urmărit nivelul de apă în permanență și golit de mai multe ori pe zi.

Operațiunea de golire poate fi omisă din cauza unui aflux mare de pasageri și a unui program de circulație încărcat, nepermițând șoferului să golească rezervorul în timp util, ducând la deteriorarea rezervoarelor de aer (în special pe timpul iernii).

Luând în considerare cele de mai sus vă rugăm să acceptați la ofertare și autobuze cu sistem de purjare cu supape manuale și automate (fig. 2) (fără rezervor de colectare), acestea permițând golirea automată și manuală a aerului.

Varianta propusă este superioară, eliminând posibilitatea formării de dopuri de gheață pe timpul iernii, care duc la imobilizarea autobuzului.

fig.1

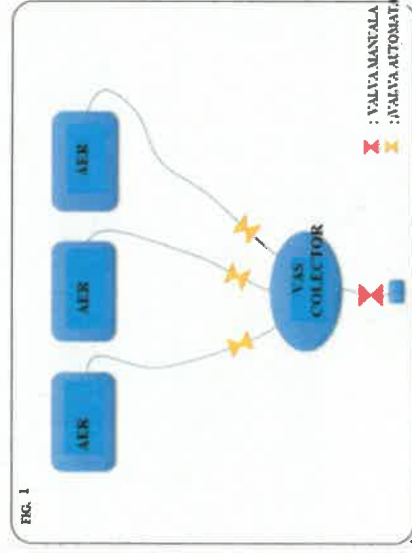
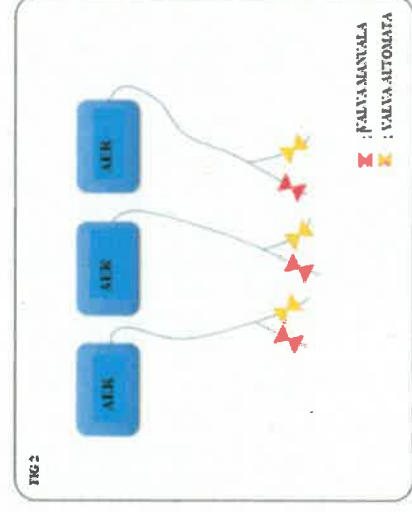


fig.2



Răspuns 1:

Combaterea poluării prin orice mijloace este obligație legală și în acest sens proiectantul și fabricantul instalației de aer comprimat (pneumatica) trebuie să asigure prin echipamente adecvate uscarea respectiv pregătirea aerului comprimat prin utilizarea, de regulă, a unui dezumidificator.

Separarea apei cu impurități din rezervoarele instalației trebuie să colecteze o cantitate mai redusă de apă tocmai datorită echipamentelor de dezumidificare montate în amonte.

Furnizorul va menționa în documentația de întreținere și mentenanță modul de utilizare și periodicitatea pentru echipamentul de purjare a apei din rezervor.

Autoritatea contractantă acceptă și soluția purjării apei în atmosferă în măsura în care instalația de aer nu prezintă constructiv posibilitatea de a avea lubrefianți, impurități sau alte substanțe în condensul produs de instalație.

Întrebare 2:

2. În capitolul 3.4.1.5.13.1. ORGANIZARE HABITACLU POST CONDUCERE se specifică „Postul de conducere va fi prevăzut pe partea stângă cu un geam culisant actionat electric.”

În vederea neîngrădirii concurenței și a participării unui număr cât mai mare de ofertanți și a neîngrădirii acestora vă rugăm să acceptați la ofertare și autobuze dotate cu geam culisant acționat manual.

Răspuns 2:

Autoritatea Contractantă își menține solicitarea din caietul de sarcini.

Întrebare 3:

3. În capitolul 3.4.1.5.13.2. SCAUNUL CONDUCĂTORULUI DE AUTOBUZ ELECTRIC se specifică „Scaunul conducătorului de vehicul va fi ergonomic, cu suport lombar, reglabil pe minim 3 direcții, cu suspensie pneumatică și cu amortizor de șocuri. Va fi prevăzut cu tetieră și cotiere reglabile.”

În vederea neîngrădirii concurenței și a participării unui număr cât mai mare de ofertanți și a neîngrădirii acestora, vă rugăm să confirmați că sunt acceptate autobuze cu scaune pentru soferi superioare celor solicitate, de tip monolitic ergonomic, cu suport și reglaj lombar și posibilitate de reglare pe minim 3 direcții, cotiere și tetieră încorporată în spătarul scaunului, care conferă un confort sportiv lombar și cervical contribuind la menținerea unei posturi corporale care sprijină poziția corectă a conducătorilor auto pe perioade îndelungate, indiferent de statura și greutatea acestora.

Răspuns 3:

Se acceptă dotarea cu scaune șofer cu performanțe și caracteristici tehnice superioare cerințelor minime, obligatorii solicitate prin caietul de sarcini, cap. 3.4.1.2. “Scaun șofer ergonomic, cu suport și reglaj lombar și posibilitate de reglare pe minim 3 direcții, cu tetieră și cotiere” și cap. 3.4.1.5.13.2. “Scaunul conducătorului de vehicul va fi ergonomic, cu suport lombar, reglabil pe minim 3 direcții, cu suspensie pneumatică și cu amortizor de șocuri. Va fi prevăzut cu tetieră și cotiere reglabile. Scaunul conducătorului de vehicul, din motive de securitate, trebuie montat astfel încât amplasamentul și reglajul acestuia să asigure un acces facil și comod la comenzile autobuzului electric, indiferent de talia (înălțimea) conducătorului de vehicul.

Materialele de acoperire trebuie să fie nepericuloase pentru corpul omenesc, să asigure confortul la atingere și să fie ușor lavabile. Se va atașa fișa tehnică a scaunului din care să rezulte respectarea cerințelor impuse prin caietul de sarcini.”

Întrebare 4:

4. În caietul de sarcini la capitolul 3.5.5 CONSTRÂNGERI PRIVIND LOCAȚIA UNDE SE VA EFECTUA LIVRAREA/INSTALAREA se specifică:

„Achizitorul va oferi posibilității ofertanților interesați accesul în vederea vizionării facilităților sale de mentenanță și exploatare, înainte de data depunerii ofertelor.

Cu această ocazie se va face și vizitarea unităților desemnate de achizitor în anexa la contract în care vor funcționa noile autobuze pentru cunoașterea facilităților de întreținere și exploatare existente la achizitor. În acest fel furnizorul va include în oferta SDV-urile și dispozitivele de lucru necesare.”

Având în vedere cele menționate mai sus, vă rugăm să specificați următoarele:

- a) Care sunt unităților desemnate de achizitor unde vor funcționa noile autobuze având în vedere că acestea nu menționate în nici o anexă din PROIECT DE CONTRACT DE FURNIZARE 100 AUTOBUZE ELECTRICE
- b) Vă rugăm să confirmați datele disponibile pentru vizita locațiilor desemnate de achizitor unde vor funcționa noile autobuze, persoana de contact și numărul de telefon.

Răspuns 4a):

a) **Detaliile referitoare la trasee sau distanțe până la depou nu sunt relevante ofertării, având în vedere că autonomia de 200km se referă la km totali, nu doar comerciali - așadar, autonomia de 200 de km minim solicitată include și km de acces/retragere la depou, iar lungimea traseelor și distanțelor până la depou nu impactează produsul oferat. Autoritatea Contractantă nu va pune la dispoziție ofertantului rutele și distanțele solicitate.**

Achizitorul va oferi posibilității ofertanților interesați accesul în vederea vizionării facilităților sale de mentenanță și exploatare, înainte de data depunerii ofertelor. În caietul de sarcini la Cap. 3.5.5. este prevăzută această posibilitate.

Beneficiarul/Utilizatorul autobuzelor electrice prestează serviciul de transport public local de călători cu un program zilnic de 18 ore, în condiții de trafic extrem de aglomerat, mai ales în orele de vârf, când viteza comercială medie este de aproximativ 13-14 km/oră, liniile pe care vor funcționa aceste autobuze fiind linii urbane cu trafic intens.

Răspuns 4b):

b) **Autoritatea Contractantă a publicat în data de 05.07.2022 în SEAP Clarificarea din oficiu nr. DPR 92466/05.07.2022 privind vizitarea locațiilor desemnate de achizitor unde vor funcționa noile autobuze.**

Întrebare 5:

5. În capitolul 3.4.1.5.24.4. ÎNCĂRCAREA BATERIILOR se specifică:

„Încărcarea rapidă în traseu se va face pe o durată de 10 -15 minute și se va realiza prin intermediul unui sistem de captare tip pantograf, de construcție specială, comandat de la bordul autobuzului.”

Având în vedere cele menționate mai sus și faptul că încărcarea completă în 10 -15 min necesită înlocuirea unui curent de intensitate foarte mare care are un impact negativ asupra duratei de viață și sănătății bateriei. Vă rugăm să confirmați că durată de 10 -15

minute nu se referă la o încărcare completă, ci doar la suplimentarea nivelului bateriei, fără a afecta starea de sănătate a bateriei.

Răspuns 5:

Această activitate de încărcare rapidă are ca scop refacerea parțială a gradului de încărcare a bateriei de acumulatori astfel încât autobuzul să își poată desfășura activitatea până la următoarea reîncărcare.

Intensitatea curentului de încărcare depinde de modul în care a fost proiectat și realizat autobuzul respectiv și tocmai din acest motiv nu a fost impus prin documentația de atribuire.

Ofertantul trebuie să respecte prevederile caietului de sarcini și să ataseze în ofertă, “obligatoriu specificațiile tehnice pentru stații de încărcare rapidă de la cât mai mulți producători specializați”.

Prin stațiile de încărcare rapidă acumularea în 10 – 15 minute a energiei necesare pentru a continua funcționarea autobuzului până la următoarea reîncărcare.

Este necesar ca ofertantul să prezinte la ofertă o fișă tehnică în detaliu privind caracteristicile stației de încărcare rapidă precum și o listă a potențialilor ofertanți.

Precizăm că stațiile de încărcare lentă ce vor fi livrate cu fiecare autobuz vor fi de tip plug-in cu fișe tip CCS ver.2.0.

Întrebare 6:

6. În capitolul 3.4.1:4.8. CONDIȚII PRIVIND PROTECȚIA ANTICOROZIVA I VOPSIREA se specifică: "Protecția anticorozivă la partea de dedesubt va asigura rezistența la lovire cu pietre, nisip, gheață etc. Acoperirile, atât cele de protecție anticorozivă cât și cele decorative, vor fi specificate în documentația constructivă și tehnologică a autobuzului electric. Acestea trebuie să asigure o garanție de minim 8 ani pentru caroserie în ansamblu, fără operații de întreținere”.

Menționăm că autobuzele electrice sau orice alt mijloc de transport, periodic beneficiază de mentenanță preventivă. Mentenanța preventivă include deasemenea aplicarea de ceara de protecție la partea de dedesubt. Având în vedere acest aspect vă rugăm să acceptați ca parte integrantă a procesului de mentenanță preventivă și aplicarea de ceara protective la partea de desubt.

Răspuns 6:

Autoritatea Contractantă își menține solicitarea din caietul de sarcini. Se solicită asigurarea garanției de 8 ani a protecției anticorozive a caroseriei fără aplicare ulterioară periodic de soluții de protecție anticorozivă soluții suplimentare.

Întrebare 7:

7. Având în vedere complexitatea proiectului care necesită alocarea de resurse umane majore și a unui timp mare de lucru în această perioadă, fiind bine cunoscut ca în această perioadă mare parte din angajați sunt concediu de odihnă, vă rugăm să prelungiți perioada de depunere cu cel puțin 3 săptămâni.

Răspuns 7:

Prin anunțul de tip ERATĂ EN1037637 publicat în SEAP în data de 26.06.2022, Autoritatea Contractantă a prelungit termenul limită pentru primirea ofertelor pentru data de 28.07.2022.

A se vedea Anunțul de tip erată EN10376637 publicat în SEAP în data de 26.06.2022.

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

Întrebare 1:

1. Conform cap. 3.4.1.5.32.2 al caietului de sarcini

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

Vă rugăm să confirmați că soluția bazată pe o unitate aer condiționat centrală pentru compartimentul pasagerilor și o unitate de tip “front box” care prezintă unitate de control separată pentru șofer, în locul unei unități AC de acoperiș separată pentru cabina șoferului, va fi acceptată.

Răspuns 1:

Autoritatea Contractanta este de acord cu solicitarea operatorului economic.

Întrebare 2:

2. Vă rugăm să specificați care este numărul de stații lente care va fi instalat la fiecare depou (dacă se vor folosi mai mult de un depou).

Răspuns 2:

Conform Caietului de Sarcini numărul de stații de încărcare este de 100, indiferent de locația acestora. Achizitorul va pregăti avizele tehnice de racordare (ATR) și infrastructura pentru alimentarea stațiilor de încărcare, furnizorul având doar sarcina montării acestora (plug and play) în sensul acesta, costul montării acestora nu este afectat de locație. În cele 11 luni până la livrarea primului autobuz, Autoritatea Contractantă va notifica din timp furnizorul cu privire la locația de instalare a celor 100 de stații lente de încărcare. Achizitorul va oferi posibilităților interesate accesul în vederea vizionării facilităților sale de mentenanță și exploatare, înainte de data depunerii ofertelor. În caietul de sarcini la Cap. 3.5.5. este prevăzută această posibilitate.

Întrebare 3:

7. Vă rugăm să specificați dacă ofertele care vor include încărcătoare duble (50 încărcătoare – 100 posturi de încărcare) vor fi acceptate.

Răspuns 3:

Nu sunt acceptate oferte alternative.

Conform Caietului de Sarcini, Cap. 3.4.1.2 CONDIȚII TEHNICE OBLIGATORII, în tabel, la poz. 25 se specifică: ”În prețul ofertei se vor livra și stațiile de încărcare lentă (plug-in) aferente fiecărui autobuz.”

Întrebare 4:

4. În art. 21.7.5. al Draftului contract furnizare de produse se precizează că:

„Calculul disponibilității se efectuează la nivelul anului pentru fiecare autobuz în parte și pentru întregul lot de autobuze. Practic, în fiecare zi trebuie să fie disponibil un număr de autobuze de cel puțin 95% din flota livrată. De asemenea, fiecare autobuz trebuie să fie

disponibil din punct de vedere tehnic cel puțin 347 de zile într-un an din totalul de 365. Numărul de ore de funcționare zilnică a unui autobuz nu poate depăși numărul maxim de ore permis de Codul muncii, respectiv 9 ore/tura, și anume 18 ore/zi reprezentând 2 (două) schimburi de lucru, iar intervalul orar este cuprins între 5.00-23.00. Sunt excluse daunele cauzate de accidente de circulație sau acte de vandalism sau alte motive neimputabile furnizorului.

Și în același timp:

21.7.2. În cazul unei defecțiuni a autobuzului din cauze imputabile Furnizorului, în termen de garanție, Achizitorul are dreptul să perceapă daune directe de 2902 lei/zi calendaristică până la remedierea defectelor.

Și în același timp:

15.11. Remedierea defecțiunilor în termen de garanție se va realiza fără penalități în maxim 24 de ore pentru intervențiile care nu necesită demontari de agregate/echipamente și în maxim 48 de ore pentru intervențiile care necesită demontari de agregate/echipamente de la întocmirea notificării trimise.

Și în același timp:

19.7.4. În cazul în care nu se realizează disponibilitatea minimă asumată prin ofertă daunele sunt calculate din momentul reclamării defectului, fără acordarea perioadei de grație de 24 de ore, respectiv 48 de ore, pentru numărul de autobuze defecte care depășesc procentul de defect admis.

Dorim să vă atragem atenția asupra faptului că, în lumina articolelor menționate mai sus:

a) Perioada de grație este extrem de scurtă (art. 15.11.) și nu se acordă dacă nu se atinge disponibilitatea flotei. Vă rugăm să luați în considerare să permiteți ca remedierea defecțiunilor în garanție să fie făcută fără penalități în 48 de ore (zile lucrătoare) pentru intervențiile care nu necesită demontarea agregatelor/echipamentelor și în termen de 96 de ore (zile lucrătoare) pentru intervențiile care necesită dezasambarea agregatelor/echipamentelor după întocmirea notificării trimise, indiferent de atingerea disponibilității tehnice a întregii flote.

b) Disponibilitatea este calculată în două moduri: pentru un anumit vehicul și pentru un lot întreg, ceea ce înseamnă penalizarea dublă pentru aceeași cauză (penalizare de aproximativ 600 EUR/zi calendaristică). Disponibilitatea necesară a flotei 95% înseamnă că doar 5 din 100 autobuze pot fi oprite pentru a nu se calcula penalități. În plus, penalitatea pentru indisponibilitate este per autobuze indisponibile care depășesc 5% calculat în fiecare zi și, de asemenea, la sfârșitul anului pentru fiecare autobuz.

Pentru a elimina ambiguitățile din cerințe și penalizarea dublă / triplă pentru aceeași situație, vă rugăm să luați în considerare modificarea, care va prevedea disponibilitatea tehnică a 90% din întreaga flotă, calculată la sfârșitul fiecărui an de funcționare a flotei.

Răspuns 4a):

Autoritatea Contractanta NU este de acord cu solicitarea operatorului economic. Se mențin cerințele prevazute în documentația de atribuire.

Răspuns 4b):

Autoritatea Contractanta NU este de acord cu solicitarea operatorului economic. Se mențin cerințele prevazute în documentația de atribuire.

Întrebare 5:

5. În art. 17.3. al Draftului contract furnizare de produse se precizează că:

„În cazul în care plățile nu pot fi efectuate din cauza unor situații neprevăzute în legătură cu contul bancar/locarea bugetară/disponibilități bănești conform contului de execuție al Trezoreriei Municipiului București, Municipiului București nu datorează majorări, penalități sau daune interese Furnizorului.”

Si în Cap. 6.3. al caietului de sarcini se specifică:

“6.3. În cazul în care plățile nu pot fi efectuate din cauza unor situații neprevăzute în legatură cu contul bancar/locarea bugetară/disponibilități bănești conform contului de execuție al Trezoreriei Municipiului București, Municipiul București nu datorează majorări, penalități sau daune interese Furnizorului.”

Dorim să vă atragem atenția asupra faptului că acest articol înseamnă că, în cazul în care Clientul însuși decide în timpul executării contractului să aloce fondurile în alte scopuri și va întârzia în mod conștient plata, Furnizorul nu va avea dreptul să pledeze pentru penalități / daune, indiferent cât durează întârzierea. Vă rugăm să aplicați penalitatea pentru întârzierea efectuării plății în valoare de 0,04% din valoarea plăților restante pentru fiecare zi de întârziere, până la îndeplinirea efectivă a obligațiilor.

Răspuns 5:

Autoritatea Contractantă fundamentează menținerea clauzei 17.3 din proiectul de contract invocând prevederile art. 4 „Plata cheluielilor” din Ordinul 1792/2002, iar prin „situații neprevăzute în legatură cu contul bancar/locarea bugetară/disponibilități bănești conform contului de execuție al Trezoreriei Municipiului București, Municipiul București nu datorează majorări, penalități sau daune interese Furnizorului”, se referă la proprii existente pe conturile de disponibil în baza Ordonanței 22/2002, Legea nr. 273/2006 și art. 781 din Legea nr. 134/2010.

În ceea ce privește aplicarea penlitățiilor care intră în sarcina Achizitorului, pentru întârzierea efectuării plăților facturilor, potrivit clauzei 17.1, aceasta se regăsește la clauza 21.5.din proiectul de contract.

Întrebare 6:

6. În art. 26.8. este specificat:

“Achizitorul își rezervă dreptul de a denunța unilateral contractul de furnizare produse în cel mult 15 zile de la apariția unor circumstanțe care nu au putut fi prevăzute la data încheierii contractului, cu condiția notificării Furnizorului cu cel puțin 3 zile înainte de momentul denunțării.”

Vă rugăm să rețineți că acest articol oferă o gamă extrem de largă de posibilități pentru Cumpărător de a rezilia contractul în timp ce nu există protecție a drepturilor Furnizorului. Astfel vă solicităm să eliminați acest articol din contract sau cel puțin să detaliați măcar prin exemple potențiale situații care ar conduce la aplicarea acestei prevederi.

Răspuns 6:

Autoritatea Contractanta își menține formularea din documentația de atribuire.

În susținerea celor de mai sus facem precizarea că proiectul de contract este elaborat în baza Ordinului nr. 1017 din 20.02.2019 privind aprobarea structurii, conținutului și modului de utilizare a Documentației standard de atribuire a contractului de achiziție publică/sectorială de produse, precum și a modalității de completare a anunțului de participare/de participare simplificat, clauza 26.8 fiind preluată în întregime din acesta.

Întrebare 7:

7. În art. 21.8. al Draftului contract furnizare de produse se precizează că daunele indirecte sunt daunele datorate Cumpărătorului de către Furnizor în cazul unor evenimente rutiere, accidente de muncă sau evenimente PSI datorate apariției de defecțiuni în termen de garanție imputabile Furnizorului.

21.8.2. *Furnizorul va plăti daune indirecte produse terților în baza constatărilor făcute de organele în drept (Poliția Rutieră, organul de asigurare al asigurătorului, inspectoratul Teritorial de Protecție a Muncii, Pompierii militari etc.).*

Am dori să subliniem că acest tip de riscuri este imposibil de prevăzut, în special pentru întreaga perioadă de garanție. Introducerea de clauze arbitrare generatoare de riscuri imposibil de estimat și în consecință de inclus în oferta pentru viitorii furnizori nu poate avea decât ca rezultat descurajarea participanților serioși care nu pot ignora aceste riscuri. Vă rugăm astfel să eliminați această cerință sau cel puțin să detaliați măcar prin exemple potențiale situații care ar conduce la aplicarea acestei prevederi.

Răspuns 7:

Autoritatea Contractantă își mentine formularea din documentația de atribuire.

Cerințele de la art. 21.8 si 21.8.2 sunt foarte clare, în sensul în care achizitorul și/sau beneficiarul final (STB SA, în calitate de transportator) nu sunt răspunzători pentru daunele indirecte, după cum exemplificăm, fără a ne limita doar la acestea:

- eventuale incidente, evenimente sau accidente rutiere, accidente de muncă, vătămări fizice, materiale sau morale cauzate persoanelor, incendii, cauzate/datorate de apariția unor defecțiuni ale autobuzului electric livrat de furnizor, aflat în termen de garanție, care sunt constatate de organele în drept (instituții ale statului – Poliția Rutieră, organul de asigurare al asigurătorului, Inspectoratul Teritorial de Protecție a Muncii, Pompierii militari etc.), reprezentă daune indirecte datorate de furnizor achizitorului/beneficiarului (STB SA) și sunt imputabile furnizorului.

Răspunderea achizitorului și/sau a beneficiarului final (STB SA, în calitate de transportator) este limitată doar la suma daunelor compensatorii dovedite. În nici un caz achizitorul și/sau beneficiarul final (STB SA, în calitate de transportator) nu sunt răspunzători pentru daunele indirecte astfel cum sunt definite în contract și sunt constatate de organele în drept.

Întrebare 8:

8. În cap 3.4.1.4.7.2. se specifică:

“Se admite un procent de maximum 5% pentru autobuzele electrice care nu pot fi disponibile pentru operare din punct de vedere tehnic (lucrări de mentenanță planificată sau reparații ale defectelor tehnice exclusiv evenimente din tamponări).

În cazul în care Furnizorul nu realizează disponibilitatea de minim 95%, acesta va plăti daune calculate conform contractului”.

Având în vedere că lucrările de mentenanță sunt esențiale pentru asigurarea bunei funcționări a vehiculelor și a duratei de viață a acestora precum și faptul că autoritatea contractantă deține controlul real al momentului realizării lucrărilor de mentenanță pe perioada garanției și ca autoritatea contractantă intenționează penalizarea lipsei disponibilității la nivelul fiecărei zile per întreaga flotă vă solicităm să eliminați din calculul disponibilității a operațiunilor de mentenanță.

Răspuns 8:

Conform cerințelor CS cap. 3.5.1.2. SERVICE ÎN PERIOADA DE GARANȚIE

„Întreținerea și mentenanța planificată se va desfășura în locațiile Achizitorului, de către personalul Furnizorului, pe răspunderea și costurile Furnizorului.“

De asemenea, conform CS cap. 3.5.1.4.2. **ACTIVITATEA DE ÎNTREȚINERE ȘI MENTENANȚĂ PLANIFICATĂ**

„Oferta va conține procesul de întreținere planificată din care să reiasă periodicitatea, operația efectuată, piesele care trebuie înlocuite preventiv, consumabilele, timpii alocați pentru manopera.“

În consecință afirmația „autoritatea contractanta deține controlul real al momentului realizării lucrărilor de mentenanță pe perioada garanției“ nu este corectă și reală.

Autobuzele electrice imobilizate din cauze care nu sunt imputabile furnizorului cum ar fi accidentele de circulație, înlocuirea anvelopelor uzate la limita prevăzută, defecțiuni la sistemul central de electroalimentare a grupului transformator și respectiv cablajul de conectare a stațiilor de încărcare lentă, acestea vor fi scoase din calculul imobilizărilor deoarece nu sunt imputabile furnizorului.

Graficul de mentenanță care face parte din documentația de livrare trebuie să fie respectat ca atare în caz contrar, orice depășire a perioadei planificate pentru revizie și orice introducere peste programul normal de întreținere și reparații datorate unor probleme tehnice vor fi luate în calcul la stabilirea imobilizării și respectării procentului de 95% de disponibilitate.

Întrebare 9:

9. În cap. 3.4.1.5.25.4 al caietului de sarcini se specifică:

“Pentru acționarea compresoarelor de aer, aer condiționat și a pompei de servodirecție se vor utiliza motoare fără perii colectoare. Fiecare motor va avea protecție individuală la scurtcircuit și suprasarcină.

Motoarele trebuie să fie dotate cu rulmenți capsulați și fără colector, fiind dotate cu senzori de supratemperatură bobinaj.”

Vă rugăm să confirmați că soluția tehnică descrisă mai jos va fi acceptată: acționarea compresorului de aer, a compresorului de aer condiționat și a pompei de servodirecție vor fi utilizate motoare fără perii. Compresorul de aer și compresorul unității de aer condiționat vor avea o protecție la scurtcircuit și la suprasarcină implementată prin întrerupător automat. În funcționalitatea motorului pompei servodirecției protecția la scurtcircuit și supraîncărcare va fi asigurată de inverter. Compresorul de aer condiționat și motorul pompei de servodirecție vor avea un senzor de temperatură al înfășurării, în timp ce compresorul de aer va semnaliza supraîncălzire datorită unui senzor de temperatură situat în camera de ulei a compresorului.

Răspuns 9:

Ofertantul declarat câștigător va răspunde de modul în care va realiza protecția la scurtcircuit, suprasarcină și supratemperatură bobinaj pentru agregatele cu care sunt echipate autobuzele.

Autoritatea Contractanta este de acord cu solicitarea operatorului economic. Soluțiile tehnice sunt în sarcina proiectantului, respectiv a furnizorului cu condiția respectării cerințelor caietului de sarcini prin care aceasta cerință este îndeplinită.

Din experiența de exploatare a rezultat că și electromotorul de acționare a compresorului trebuie să dispună de protecție la suprasarcină.

Întrebare 10:

10. În cap. 3.5.4. al caietului de sarcini se specifică:

“MEDIUL ÎN CARE ESTE OPERAT PRODUSUL

Autobuzul electric este destinat exploatării în zone cu climat temperat N și trebuie să asigure o funcționare fiabilă în condițiile ambiante următoare, conform SR EN 60721-2-1:2014:

- ✓ **Temperatura ambiantă:** -30°C ÷ +50°C;
- ✓ **Umiditatea relativă maximă (la o temperatură ≤ 25°C):** 98 %;
- ✓ **Presiunea atmosferică cuprinsă între 866 și 1066 kPa;**
- ✓ **Alitudinea mergând de la nivelul mării până la 1000 m, maxim;**
- ✓ **Agenți exteriori:** praf, ploaie, ceață, noroi, zăpadă, chiciură, gheață, apă cu sare, clorură de calciu, produse petroliere și/sau alți agenți de dezapezire.

Ofertantul își va asuma răspunderea privind funcționarea autobuzului electric și a stației de încărcare lentă în parametrii declarați în condițiile de mediu existente în București și va completa și semna angajamentul ferm.”

Având în vedere că reglementarea de bază pentru toate mijloacele de transport public este Regulamentul nr. 107 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite, vă rugăm să confirmați că se vor accepta ofertarea autobuzelor conforme condițiilor de mediu specificate în R107 CEE-ONU.

Răspuns 10:

Autoritatea Contractantă NU este de acord cu solicitarea operatorului economic.

Autoritatea Contractantă își menține solicitarea din Caietul de Sarcini, Cap. 3.5.4 în sensul că este necesară prezentarea la ofertă a angajamentului ferm că autobuzul electric livrat va corespunde cerințelor de mediu existente în Municipiul București.

În acest fel achizitorul se asigură că nu pot exista fenomene meteorologice sau condiții de mediu (în zona Municipiului București) care să ducă la defectarea autobuzelor livrate.

Întrebare 11:

11. În cap. 6.1. al caietului de sarcini se specifică:

“Achizitorul va efectua plata catre Furnizor în termen de maxim 60 de zile de la recepția mărfii de către Achizitor, fapt confirmat de întocmirea unui Proces verbal de recepție, semnat de către părți, pe baza documentelor precizate la art. 4.

Recepția produselor de către Achizitor se va face în termen de maxim 60 de zile de la data livrării de către furnizor, în locațiile stabilite de către Achizitor, prin intermediul Procesului Verbal de recepție semnat de ambele părți.”

Astfel termenul de plată ar fi de până la 4 luni ceea ce este nejustificat de mare. Vă rugăm să reduceți termenele la maxim 30 zile atât pentru plata de la semnarea recepției cât și pentru recepția în sine de la livrare. În cazul recepției vă rugăm să luați în considerare prevederile legislației europene art. 222 al DIRECTIVA 2006/112/CE A CONSILIULUI din 28 noiembrie 2006 privind sistemul comun al taxei pe valoarea adăugată, directiva transpusă și în codul fiscal roman prin care furnizorul este obligat să emită factura până la maxim 15 a lunii următoare livrării (bunurile livrate pe 01.01 trebuie să fie facturate până pe 15.02=45 zile, dar bunurile livrate pe 31.01. trebuie să fie facturate tot până pe 15.02=15 zile).

Răspuns 11:

Autoritatea Contractanta este de acord cu solicitarea operatorului economic.

În draftul de contract sunt specificate la art. 13.8. și 17.1. termenele cu privire la recepție și plata după cum urmează:

13.8. Recepția produselor de către Achizitor se va face în termen de maxim 30 de zile de la data livrării de către furnizor, în locațiile stabilite de către Achizitor, prin intermediul Procesului Verbal de recepție semnat de ambele părți.

17.1. Achizitorul va efectua plata către Furnizor în termen de maxim 30 de zile de la recepția mărfii de către Achizitor, fapt confirmat de întocmirea unui Proces verbal de recepție, semnat de către părți, pe baza documentelor precizate la art. 13.3.

Întrebare 12:

12. În cap. 3.4.1.5.16 și 3.5.1.1.1 ale caietului de sarcini autoritatea contractantă solicită o durată de bună funcționare a anvelopelor de 160.000 km. Anvelopele sunt considerate consumabile iar uzura acestora depinde în mare măsură de condițiile și stilul în care vehiculul este condus. Vă rugăm să acceptați modificarea duratei de viață a anvelopelor la 120.000 km.

Răspuns 12:

Autoritatea Contractanta NU este de acord cu solicitarea operatorului economic. Se mențin cerințele prevazute în documentația de atribuire.

Întrebare 13:

13. În cap. 3.4.1.5.21 al caietului de sarcini autoritatea contractanta solicită o durată de bună funcționare a garniturilor de frână de minim 120.000 km și a discurilor de frână de minim 300.000 km.

Garniturile de frână și discurile de frână sunt considerate consumabile iar uzura acestora depinde în mare măsură de condițiile și stilul în care vehiculul este condus. Vă rugăm să acceptați modificarea duratei de viață a garniturilor de frână la 80.000 km și cea a discurilor la 160.000 km, valori mai apropiate de durata reală a acestora conform experienței noastre.

Răspuns 13:

Autoritatea Contractanta NU este de acord cu solicitarea operatorului economic. Se mențin cerințele prevazute în documentația de atribuire.

Întrebare 14:

14. În Cap. 3.4.1.5.24.2 al caietului de sarcini se solicită:

„Durata de viață a bateriilor din componenta SRSEE va fi proporțională cu perioada de garanție a autobuzului, respectiv va fi de cel puțin 3000 cicluri complete de încărcare – descărcare aferentă garanției de minim 8 ani.”

Și în cap. 3.5.1.1 în privința garanțiilor:

„Bateriile din componenta SRSEE 8 ani”

a) Vă rugăm să ne comunicați definiția pentru un ciclu complet de încărcare – descărcare folosită.

b) Numărul exact de cicluri complete de încărcare descărcare va fi posibil de determinat pe baza informațiilor citite din electronicile vehiculului. Fără acest lucru, ar fi foarte dificil de indicat un număr de cicluri. Se poate ajunge în situația în care 3000 cicluri complete să fie atinse la mult timp după împlinirea celor 8 ani de la începerea operării bateriilor. Asigurarea acestui lucru poate avea un impact semnificativ asupra prețului contractului. Vă rugăm

astfel să confirmați că durata de viață a bateriilor va fi de 8 ani sau 3000 de cicluri complete încărcare – descărcare limitată de oricare din aceste condiții intervenind prima.

c) Prin proporțional înțelegeți egal cu durata de garanție dacă aceasta depășește 8 ani?

Răspuns 14 a):

Ciclul complet de descărcare-încărcare se realizează conform cap. 3.4.5.24.4 “încărcarea lentă în depouri se face pe o durată de 4-5 ore și se va realiza prin stații de încărcare tip plug-in cu tensiunea nominală de intrare trifazată de 400 V, 50Hz.”

Răspuns 14 b): Autoritatea Contractantă consideră că principalul factor care trebuie să determine durata perioadei de garanție este perioada de timp, respectiv minim 8 ani, de la punerea în funcțiune a autobuzului.

Deoarece nu există o experiență bazată pe o perioadă atât de lungă cu exploatarea autobuzelor electrice la achizitor, acesta nu se poate pronunța privind garantarea unui anumit număr de cicluri de încărcare, aceste date având caracter informativ.

Garanția bateriilor din cadrul SRSEE va fi de minim 8 ani, dar nu mai mică decât perioada de garanție a autobuzului.

Cele 3000 de cicluri complete de încărcare – descărcare au fost calculate scrise în scop informativ. Autoritatea Contractantă a luat în calcul o încărcare complete/zi/autobuz. La un calcul estimativ rezultă 365 de cicluri x 8 ani = 2.920 de cicluri de încărcare pe durata de garanție de 8 ani.

Se va ține cont de faptul că garanția de tip „full warranty“ a autobuzului este factor de evaluare conform documentației de atribuire.

Răspuns 14 c): Da.

Întrebare 15:

15. În cap. 3.4.1.5.25.1 al caietului de sarcini se specifică:

„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”

Vă rugăm să confirmați că cei 480.000 km se referă la perioada fără reparații generale a motorului/motoarelor și că în această perioadă vor fi premise operațiile de mentenanță uzuale (verificări, schimburi ulei etc...)

Răspuns 15:

Autoritatea Contractantă este de acord cu solicitarea operatorului economic.

Confirmăm că în perioada menționată sunt permise operații de mentenanță uzuale (verificări, schimburi de ulei etc.)

Întrebare 16:

16. Referitor la specificațiile disponibilității conform cap. 3.4.2.

a) Vă rugăm să furnizați o metodă de măsurare exact a disponibilității. Trebuie ca autobuzul să fie operațional la un anumit moment al zilei sau trebuie ca acesta să funcționeze un anumit număr de ore în timpul zilei?

b) Documentația specifică o disponibilitate anuală de 95% pentru fiecare autobuz și pentru întreaga flotă. Mai mult de 95% de autobuze trebuie să fie disponibile în fiecare zi. Vă rugăm să indicați când exact vor fi aplicate penalitățile pentru non-disponibilitate: în fiecare zi pentru fiecare autobuz sub 95% sau după fiecare an pentru fiecare autobuz sub disponibilitatea flotei de 95%? Dacă este posibil, vă rugăm să furnizați un exemplu de calculare a penalizărilor.

c) vă rugăm să confirmați că cerințele în privința disponibilității se aplică doar pe perioada garanției
d) vă rugăm să reduceți procentul de disponibilitate la 90%, menținerea la nivelul current va afecta advers prețul contractului.

Răspuns 16a):

Autobuzele electrice trebuie să fie operaționale la momentul ieșirii din autobază și trebuie ca acesta să funcționeze în fiecare zi pentru îndeplinirea programului de circulație. Numărul de ore de funcționare zilnică al unui autobuz este prevăzut la cap 21.7.5. din proiectul de contract.

Răspuns 16b):

Sistemul de calcul este foarte precis indicat în caietul de sarcini (cap. 3.4.2) și în proiectul de contract (cap. 21.7.5.). Nu există modele de calcul al disponibilității pe care să le punem la dispoziție ofertanților.

Răspuns 16c):

Autoritatea Contractantă confirmă faptul că cerințele în privința disponibilității se aplică doar pe perioada garanției.

Răspuns 16d):

Autoritatea Contractantă nu este de acord cu reducerea coeficientului de disponibilitate la 90%.

Întrebare 17:

17. În cap. 3.5.1.1. al caietului de sarcini se specifică:

„La finalizarea perioadei de garanție, conform contractului se va efectua o inspecție/verificare tehnică a fiecărui autobuz, la care vor participa reprezentanții achizitorului și furnizorului”.

Vă rugăm să specificați detaliile și amploarea acestor inspecții/verificări și potențialele obligații care derivă din realizarea acestora.

Răspuns 17:

La finalizarea perioadei de garanție se va verifica fiecare autobuz pentru a se confirma că fiecare vehicul nu prezintă defecțiuni tehnice imputabile furnizorului.

De asemenea, conform cerințelor CS cap. 3.5.1.1.

„În cazul în care la terminarea perioadei de garanție, sistemul reîncărcabil de stocare a energiei electrice (SRSEE) nu asigură o capacitate minima de 80% din capacitatea nominală, furnizorul este obligat să remedieze această deficiență.”

Conform prevederilor documentației de atribuire, furnizorul are obligația de a pune la dispoziție documentația de întreținere și reparații.

Indiferent de norma de kilometri, ultima revizie înainte de ieșirea din termenul de garanție va fi de tipul cel mai complex existent în ciclul de întreținere sși reparații pus la dispoziție de către furnizor.

În documentația de atribuire sunt prevazute echipamentele și agregatele care au termene de garanție diferite de cele ale autobuzului în ansamblu. În procesul verbal de finalizare a perioadei de garanție se vor menționa aceste echipamente și agregate și se vor face precizările legate de starea tehnică a acestora și de obligațiile furnizorului privind rămânerea acestora în garanție până la expirarea termenelor prevăzute în contract.

O mențiune specială se va face pentru grupul SRSEE de baterii de acumulatori pentru care termenul de garanție este de minim 8 ani, dar nu mai mică decât perioada de garanție a autobuzului.

Întrebare 18:

18. Referitor la garanție vă rugăm să confirmați dacă Autoritatea contractantă este de acord să excludă din garanție:

- daune rezultate din operarea incorectă a vehiculului de către autoritate/utilizator și neefectuarea reparațiilor menite să limiteze în timp util amplasarea unei defecțiuni;
- furt, efracție, incendiu, dezastre naturale (de ex.: inundații),
- factori externi și atmosferici, precum: asfalt, pietre, pietriș, grindina, depuneri chimice, sare, acizi, sucuri de legume etc.

Răspuns 18:

Autoritatea Contractanta NU este de acord cu solicitarea operatorului economic. Se mențin cerințele prevazute în documentația de atribuire.

Facem mențiunea că în documentația de atribuire sunt prevăzute situații de defecțiuni neimputabile furnizorului: „accidente de circulație, acte de vandalism sau alte motive neimputabile furnizorului“.

Acestea vor fi tratate punctual în cadrul derulării contractului.

În cazul producerii unei defecțiuni la autobuz și/sau echipamentele acestuia, se va întocmi un proces verbal de constatare în care se vor stabili modul de remediere și responsabilitățile părților.

În situația în care cele enumerate în cererea de clarificare sunt cuprinse în lista de evenimente tratate prin polița de asigurare această situație va fi tratată în mod corespunzător.

Menționăm că prin modul de proiectare și fabricație al autobuzul trebuie să fie realizat cu măsuri corespunzătoare de protecție antivandalism precum și măsuri privind comportarea corespunzătoare la condițiile de mediu existente în Municipiul București.

Întrebare 19:

19. În cap. 3.5.1.3 al caietului de sarcini se specifică:

Remedierea defecțiunilor în termen de garanție se va realiza fără penalizări în maxim 24 de ore pentru intervențiile care nu necesită demontări de agregate/echipamente și în maxim 48 de ore pentru intervențiile care necesită demontări de agregate/echipamente de la întocmirea notificării transmise, conform Anexelor 2, 3 și 4. Furnizorul va prezenta un angajament ferm privind termenul de rezolvare a defecțiunilor în termen de garanție.

- a) Vă rugăm să confirmați că perioadele indicate se referă la zile lucrătoare.
- b) Perioadele indicate sunt extreme de scurte pentru intervenții. Vă rugăm să extindeți termenele la 48 ore respective 96 ore (zile lucrătoare).

Răspuns 19 a):

Autoritatea Contractantă s-a exprimat foarte clar când a menționat perioadele indicate în ore, nu în zile. Autobuzele îndeplinesc serviciul de transport public de călători, inclusiv în zilele de sâmbătă și duminică și cele declarate ca zile oficiale nelucrătoare (sărbători legale).

Răspuns 19 b):

Autoritatea Contractantă NU este de acord cu solicitarea operatorului, astfel ne menținem punctul de vedere din documentația de atribuire.

Întrebare 20:

20. În cap. 3.5.1.5.3. al caietului de sarcini se specifică:

“În cazul în care pe parcursul primilor 300.000 km, o avarie sau o uzură anormală se repetă la mai mult de 6% din autobuzele livrate, acesta reprezintă un „defect sistematic” de concepție sau de fabricație. În acest caz, ofertantul declarat câștigător este obligat să verifice, să proiecteze, să înlocuiască sau să reparaț, pe cheltuiala proprie, elementul defect, la toate autobuzele.

Dacă după perioada de garanție, o piesa componenta a unui agregat /subsansamblu se defectează (rupere, spargere, uzura anormala) la un rulaj mai mic decât fiabilitatea declarată de ofertant a agregatului /subsansamblului în cauza, pentru un procent mai mare de 6% din autobuzele achiziționate se îndeplinește condiția de “viciu de material”. Furnizorul va fi responsabil de remedierea viciilor ascunse pe cheltuiala sa, pentru perioada de fiabilitate declarată sau durata de viață a agregatului (subsansamblului) în cauza.”

Autoritatea contractanta solicita o perioadă lungă de garanție, 60 de luni. Apariția aceleiași defect în decurs de 60 de luni (sau 300.000 km) nu înseamnă neapărat prezența unui defect sistem și poate fi legată de uzura normală, deoarece nu toate componentele vehiculului au o durată de viață mai mare de 60 de luni. Prin urmare, vă rugăm să clarificați definiția unui defect sistemic: (în mod uzual, defectele de serie sunt defecte de același tip, care pot fi de natură de construcție, material, tehnologic sau de montaj, cauzate de vina producătorului, care a apărut în decurs de 12 luni consecutive în cursul perioadei de garanție, în 10% din autobuzele livrate).

Răspuns 20:

Autoritatea Contractantă a precizat în clar că nu este vorba de uzura normală care se înregistrează în exploatare, ci de o „avarie sau o uzură anormală care se repetă la mai mult de 6% din autobuzele livrate.”

Autoritatea Contractanta își menține solicitarea din documentația de atribuire, deoarece autobuzele electrice efectuează transport public de căători și trebuie să îndeplinească, fiecare în parte, condițiile legale pentru admiterea în circulație pe drumurile publice din Romania conform legislației în vigoare.

Autoritatea Contractantă este de acord cu modificarea definiției pentru defecte sistematice și vicii ascunse și considerăm că, așa cum sunt și uzantele internaționale, furnizorul trebuie să retragă întreg lotul pentru aplicarea de măsuri de remediere în cazul apariției unor defecte asemanătoare la mai mult de 6% din autobuzele livrate.

Întrebare 21:

21. Vă rugăm să indicați cu titlu de exemplu echipamentele din Anexa 1.1. (nume echipament/productor) mai ales pentru megohmetru 1000 V și aparat măsurat temperatura a laser și stand/echipament pentru verificare, testare a Sistemului Reîncărcabil de Stocare a Energiei (SRSEE).

Răspuns 21:

Autoritatea Contractantă nu are dreptul de a indica nume de marcă sau producător pentru livrabile în cadrul contractului. Ofertantul pe cheltuiala și răspunderea proprie

va include în ofertă tipurile de echipamente/producător pe care le consideră necesare.

Conform Caiet de sarcini, Anexa 1.1.

NOTĂ: "Lista va fi completată de către fiecare ofertant cu SDV-urile specifice autobuzului electric. SDV-urile vor fi realizate pe baza unor documentații și vor fi certificate privind protecția muncii, All, măsuri de electrosecuritate (unde este cazul); aparatele de măsură și control vor fi metrologizate. Pentru standuri și dispozitive se vor asigura instrucțiuni de utilizare și instrucțiuni specifice de protecția muncii și All".

Întrebare 22:

22. În cap 3.4.1.2.11 se solicită:

"Ferestrele laterale cu deschidere, vor fi de tipul geam culisant, cu înălțime de 300-350 mm"
Similar în cap. 3.4.1.5.3. și 3.4.1.5.32.2

Vă rugăm să acceptați ofertarea de autobuze care vor prezenta ferestra laterale culisante cu înălțime de 272 mm.

Răspuns 22:

Autoritatea Contractanta NU este de acord cu solicitarea operatorului economic. Se mențin cerințele prevazute în documentația de atribuire.

Întrebare 23:

23. În cap. 3.4.1.5.1.2. se solicită:

„Pentru asigurarea aplicării reclamelor comerciale la exterior se va realiza, prin construcție, câte un suport din materiale cu mare rezistență la coroziune pe peretele exterior stânga, dreapta și spate (tip ramă cu acces pentru aplicarea de panouri comerciale). De asemenea, pe peretele exterior dreapta, pe partea cea mai vizibilă pentru călători, furnizorul va asigura locul pentru aplicarea la loc vizibil, a unui suport de tip slot în care să se insereze o plăcuță metalică cu dimensiuni minime de 300 x 300 mm sau se poate opta pentru orice altă soluție tehnică care să asigure vizibilitatea plăcuței și să împiedice deteriorarea în timp, vandalizarea sau furtul acesteia. Realizarea placutelor metalice nu cad în sarcina furnizorului. Rama va permite așezarea și asigurarea panourilor comerciale în suport, fără să atingă sau să deterioreze suprafața caroseriei la exterior. Perimetrul total a celor trei suporturi pentru panourile comerciale va permite așezarea unei suprafețe conform dimensiunilor ce vor fi stabilite în faza de avizare a standardului de firma. Așezarea suportilor va permite deschiderea capacelor de vizitare fără demontarea suplimentară a suportilor. Suportii vor fi rezistenți la acțiunea perilor stațiilor de spălare automatizate a dotarea locațiilor stabilite de Achizitor, în anexa la contract”.

Vă rugăm să furnizați specificații detaliate ale ramelor solicitate cu furnizarea de dimensiuni, schițe ale acestora și chiar fotografii.

Răspuns 23:

Având în vedere că responsabilitățile privind proiectarea și execuția caroseriei revine furnizorului, acesta va respecta cerințele din caietul de sarcini. Soluția tehnică aleasă de către furnizor va fi avizată de către Autoritatea Contractantă împreună cu standardul de firmă al produsului.

Întrebare 24:

24. În cap. 3.4.1.5.3 al caietului de sarcini se solicită:



„Geamurile din salonul de călători vor avea o transparență minimă de 70%, fiind realizate în sistem tip securit, pentru vehicule de transport public pentru a contribui la realizarea microclimatului în interiorul salonului de călători.”

Vă rugăm să confirmați dacă se va accepta soluția standard cu geamuri opacitate 53% cunoscând faptul că o capacitate mai mare sporește confortul pasagerilor pe perioada verii.

Răspuns 24:

Autoritatea Contractantă este de acord cu solicitarea, cu condiția ca autobuzul să fie omologat în această variantă de echipare.

Soluția tehnică aleasă de furnizor va fi avizată de către Autoritatea Contractantă împreună cu standardul de firmă al produsului.

Întrebare 25:

25. În cap. 3.4.1.5.12.2 al caietului de sarcini se specifică:

“Platforma va fi marcată cu material reflectorizant înglobat, pentru a fi vizibilă noaptea în poziția „trapă coborâtă”. Nu se permite marcarea cu autocolant.”
Vă rugăm să specificați metoda de marcarea solicitată.

Răspuns 25:

Proiectarea și execuția sunt în responsabilitatea furnizorului. Soluția tehnică aleasă de furnizor va fi avizată de către Autoritatea Contractantă împreună cu standardul de firmă al produsului.

Întrebare 26:

26. În cap. 3.4.1.3.2. CONDIȚII SPECIALE OBLIGATORII se solicită:

“Toate echipamentele și instalațiile electrice ce funcționează la tensiuni mai mari de 24 V c.c., trebuie să fie cu dublă izolație față de caroserie.”

Și în cap 3.4.1.3.3:

“- Izolație: toate componentele electrice și electronice care funcționează cu tensiuni mai mari de 24 V c.c., trebuie să fie dotate cu dublă izolație iar buna funcționare a treptelor de izolație trebuie să fie monitorizată de computerul de bord.”

Și

“- Pentru autobuzul electric în stare uscată, rezistența izolației circuitelor electrice nu trebuie să fie mai mică decât următoarele valori:

- circuitele de înaltă tensiune față de caroserie: 5 M Ω ;
- circuitele de înaltă tensiune față de circuitele de joasă tensiune: 5 M Ω ;
- borna pozitivă a circuitelor de joasă tensiune față de caroserie: 1 M Ω ;
- Tensiunea de încercare Utest aplicată aparatului și cablajului electric pentru circuitele de înaltă tensiune trebuie să fie de:

Utest = 2.5 U + 2000 V curent alternativ;

unde: U = tensiunea nominală a aparatajului de înaltă tensiune.

Durata de aplicare a tensiunii de încercare este fixată la 1 min.

- Tensiunea de încercare pentru echipamentul de joasă tensiune trebuie să fie de 750 V curent alternativ. Tensiunea de încercare va fi aproape sinusoidală la o frecvență de 50 Hz. Durata de aplicare a tensiunii de încercare va fi de 1 min.”

Și în cap 3.4.1.5.5.

“- foile (tăbiile) ușilor trebuie să fie realizate din materiale electroizolante sau trebuie să fie prinse la caroserie cu materiale electroizolante (rezistența minimă de izolație conform Regulamentului CEE-ONU R 107 - prescripții referitoare la omologarea vehiculelor din categoria M2 și M3 în ceea ce privesc caracteristicile generale constructive, trebuie să fie de minim 1 M Ω pe o suprafață de contact de 300 \pm 5 cm²).

- suprafața pereților laterali, adiacentă deschiderii ușilor, trebuie să fie acoperită cu material izolant. Zona izolată trebuie să se întindă pe o lățime de cel puțin 50 cm, de fiecare parte a deschiderii ușii și pe o înălțime de cel puțin 200 cm față de suprafața drumului. Rezistența izolației trebuie să fie de cel puțin 1 MΩ pe o suprafață de contact de 200 +/- 5 cm².
Și în cap. 3.4.1.5.10

“Zona podelei din dreptul ușilor de acces trebuie să fie acoperită cu materiale electroizolante (rezistența de izolație va fi de cel puțin 1 MΩ pe o suprafață de contact de 300 ± 5 cm²) cu rezistență mare la uzura și va avea o culoare deschisă distinctă față de restul podelei.”

Și în cap. 3.4.1.5.11

“În dreptul ușilor de acces, barele de mână curentă trebuie să fie izolate electric atât la prinderea de caroserie cât și pe toată suprafața. Rezistența de izolație trebuie să fie de cel puțin 1 MΩ pe o suprafață de contact de 100 cm² +/- 5 cm².”

Și în cap 3.4.1.5.24.1

“Rezistența de izolație a sistemului de captare trebuie să fie de cel puțin 10 MΩ.”

Aceste cerințe sunt specifice troleibuzelor unde există un risc nonneglijabil de formare a unui circuit electric neintenționat cu rețeaua de alimentare unde astfel de protecții sunt necesare spre deosebire de autobuzele electrice. Vă rugăm să confirmați că se vor accepta spre ofertare autobuze electrice omologate conform normelor din Uniunea Europeană. Menținerea acestor cerințe va restrânge drastic numărul de potențiali ofertanți.

Răspuns 26:

Autobuzul electric trebuie să respecte toate cerințele actelor normative, reglementărilor, legislației în vigoare aplicabile (inclusiv cele legate de electrosecuritate pentru vehiculele electrice din categoria M3) și să fie omologat în baza acestora.

Întrebare 27:

27. În cap. 3.4.1.5.19 se solicită:

“Conducătorul auto va avea posibilitatea de a comanda ridicarea vehiculului pe ambele axe (la apariția unui obstacol) la o viteză mai mică de 20 km/ora. Ridicarea va fi de minim 40 mm. La depășirea vitezei de 20 km/oră, suspensia va reveni automat la nivelul normal.”

Vă rugăm să ne comunicați dacă se va accepta și viteza de 15 km/ora, standardul producătorului pentru viteza de revenire la normal a suspensiei.

Răspuns 27:

Se acceptă soluția constructivă ce echipează vehiculele care vor fi omologate conform standardelor în vigoare aplicabile.

Întrebare 28:

28. În cap. 3.4.1.5.20 se solicită:

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

Vă rugăm să ne comunicați dacă vor fi acceptate soluțiile în care purjarea se realizează doar în mod automat.

Răspuns 28:

Autoritatea Contractanta NU este de acord cu solicitarea operatorului economic. Se mențin cerințele prevăzute în documentația de atribuire.

Întrebare 29:

29. Referitor la proiectul de contract art. 18 "Ajustarea prețului contractului"

- a) Vă rugăm să confirmați că art. 18 se va aplica numai în cazul creșterii costurilor de fabricație.
- b) Vă rugăm să confirmați că în cazul indexării prețului se va aplica indicele din 12 luni înainte de data de referință.
- c) Vă rugăm să luați în considerare aplicarea PPI Manufacture of motor vehicles, trailers and semi-trailers C29 pentru întreaga UE (indexul prețurilor de producție: producția de vehicule motorizate, remorci și semiremorci C29) acesta fiind mai adaptat domeniului industrial de producție de autobuze.
- d) Vă rugăm să confirmați că indicele utilizat pentru indexarea prețului va fi max. +/-5%.
- e) Vă rugăm să extindeți sfera de aplicare a art. 18 la alte elemente, care intră în componenta valorii finale a contractului (încărcătoare, scule și piese).
- f) Vă rugăm să extindeți sfera de aplicare a art. 18 incluzând a service-ului care va dura minim 5 ani și care face parte din valoarea finală a contractului.
- g) Vă rugăm să confirmați că indexarea va fi aplicată, indiferent de acordarea avansului.

Răspuns 29 a):

Autoritatea Contractantă confirmă că prevederile art. 18.3 se aplică pentru ajustarea prețului contractului "...pentru următoarele 8 luni (sau mai puțin, conform graficului de livrare așumat de către Furnizor), doar în măsura în care aceasta este strict necesară pentru acoperirea costurilor de producție a autobuzelor (clauza 4.1. din contract)"

Răspuns 29 b):

Autoritatea Contractantă nu este de acord cu solicitarea operatorului economic.

Autoritatea Contractantă își menține punctul de vedere conform clauzelor 18.3 si 18.5. din contract.

Răspuns 29 c):

Autoritatea Contractantă confirmă că prevederile art. 18.3 cu privire la fundamentarea prețului contractului (inclusiv încadrarea la care face referire operatorul economic) intră în sarcina Furnizorului, care poate solicita ajustarea "doar în măsura în care aceasta este strict necesară pentru acoperirea costurilor de producție a autobuzelor".

Răspuns 29 d):

Autoritatea Contractantă nu este de acord cu solicitarea operatorului economic.

Răspuns 29 e):

Autoritatea Contractantă nu este de acord cu solicitarea operatorului economic.

Autoritatea Contractantă își menține punctul de vedere conform clauzei 18.3.1. din contract.

Răspuns 29 f):

Autoritatea Contractantă nu este de acord cu solicitarea operatorului economic.

Autoritatea Contractantă își menține punctul de vedere conform clauzei 18.3.1. din contract.

Răspuns 29 g):

Autoritatea Contractantă clarifică prevederile art. 18.3. astfel:

18.3 Clauza de ajustare prezentată la art. 18.3 se poate aplica o singură dată. Ajustarea de preț se va aplica strict pentru acoperirea costurilor de producție a autobuzelor (fără stațiile de încărcare lentă și a celorlalte costuri menționate la cap 4.1 II, III, IV), din care se va scădea avansul de 30%, dupa caz.

Întrebare 30:

30. Vă rugăm să luați în considerare următorii factori:

- Data anunțului licitației este 16.06.2022 ora 09:00
- Data limită de depunere a ofertelor este 18.07.2022 ora 15:00
- Fișa de date specifică o perioadă de 23 zile anterior depunerii ofertelor până la care se pot depune solicitări de clarificări.

Deși înțelegem potențialele limitări la care autoritatea contractantă este supusă de natura termenelor de finanțare și aprobarea bugetelor, termenele procedurii sunt multe prea scurte la nivel practic și realist și defavorizează producătorii străini care depind de traducerea documentației de atribuire realizată de traducători autorizați fiind vorba în cazul de față de sute de pagini de documentație tehnică legală și de natură administrativă. Menționăm că solicitările de clarificare incluse în acest document au fost realizate pe baza unor traduceri incomplete și cu aport minim al specialiștilor din diversele departamente de interes.

Lipsa posibilității practice de a solicita clarificări și primi răspunsuri acoperitoare prezintă riscul semnificativ de depunere de oferte neconforme fără voința ofertantului cu așteptări total diferite față de intenția autorității contractante sau la simpla renunțarea a depunerii ofertelor.

Cunoscând faptul ca această procedură a fost reluată în mai multe rânduri prima sa apariție fiind la nivelul lunii martie 2019 pentru a minimiza riscul anulării și acestei proceduri vă solicităm să prelungiți termenul de depunere al ofertelor cu cel puțin 2 săptămâni.

În subsidiar vă solicităm să transmitemiți răspunsurile solicitărilor deja transmise înainte de termenul maxim legal de răspuns (prelungit sau nu) pentru ca ofertele să poată fi adaptate dacă este necesar în timp util.

Răspuns 30:

Prin anunțul de tip ERATĂ EN1037637 publicat în SEAP în data de 26.06.2022, Autoritatea Contractantă a prelungit termenul limită pentru primirea ofertelor pentru data de 28.07.2022.

A se vedea Anunțul de tip erată EN10376637 publicat în SEAP în data de 26.06.2022.

❖ SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 4 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebare 1:

1. În capitolul 3.4.1.5.14. ECHIPAMENTUL PENTRU REMORCARE se specifică: „Autobuzul electric trebuie să fie livrat cu dispozitive de remorcare în ambele capete realizate conform directivei 77/389/CEE, 1005/2010/CEE. Acestea sunt prevăzute cu cârlige de remorcare sau locaș filetat prevăzut cu dop de protecție cât și o cuplă rapidă pentru alimentarea instalației de aer comprimat. Dispozitivul trebuie să permită rotirea barei de tractare la un unghi minim de 120° fără să se producă deteriorarea caroseriei. Având în vedere că autobuzele sunt construite conform ultimelor tehnologii în domeniu, designul acestora fiind futuristic, spațiile necesare perimitei rotirii barei de tractare sunt foarte mari ducând la un design inestetic.

În consecință vă rugăm să acceptați la ofertare și autobuze cu spațiu necesar asigurării unui unghi de 75,6°.

Răspuns 1:

Autoritatea Contractantă este de acord cu solicitarea operatorului economic. Autobuzele electrice vor respecta prevederile legislației și directivele aplicabile în ceea ce privește dispozitivele de remorcare, în baza omologării acestora.

Întrebare 2:

2. În capitolul 3.4.1.5.15.1. VOLANUL se specifică:

„în cazul remorcării fără servodirecție, forța necesară pentru acționarea volanului nu va depăși valoarea maximă de 10 daN.”

În conformitate cu regulamentul R79 valoarea maximă poate fi de 45daN.

În consecință vă rugăm să acceptați și autobuze cu valori oferite de până la 45daN

Răspuns 2:

Autoritatea Contractantă este de acord cu solicitarea operatorului economic. Autobuzele electrice vor respecta prevederile regulamentelor aplicabile și vor fi omologate în baza acestora.

Întrebare 3:

3. În capitolul 3.4.1.3.3. CONDIȚII ELECTRICE se specifică:

„Tensiunea de încercare pentru echipamentul de joasă tensiune trebuie să fie de 750 V curent alternativ. Tensiunea de încercare va fi aproape sinusoidală la o frecvență de 50 Hz. Durata de aplicare a tensiunii de încercare va fi de 1 min.”

Menționăm că echipamentele de joasă tensiune funcționează la o tensiune de 24V, acestea fiind construite conform regulamentului R10.

Prin urmare se impune schimbarea cerinței cu sintagma:

„Toate echipamentele de joasă tensiune vor fi construite conform regulamentului R10.”

Răspuns 3:

Autoritatea Contractantă NU este de acord cu solicitarea operatorului economic. Autobuzul electric trebuie să respecte toate cerințele actelor normative, reglementărilor legislației în vigoare aplicabile (inclusiv cerințele de electrosecuritate pentru autovehiculele electrice din categoria M3) și să fie omologat în baza acestora.

❖ SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 5 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebare 1:

Cerere clarificare 1.

La capitolul 3.4.1.5.33.4 SISTEM AUTOMAT DE TAXARE, se solicită:

„Autobuzele se vor echipa cu sistem automat de taxare, compatibil cu cel aflat în exploatare la Achizitor”.

Precum și:

„Sistemul automat de taxare va fi livrat cu aplicațiile software instalate, pregătit pentru introducerea în exploatare.”

Pe de altă parte, în Anexa 7 unde sunt specificate testele ce se vor efectua la recepția autobuzului electric, nu sunt detaliate testele care se au în vedere pentru a se verifica

compatibilitatea echipamentelor livrate cu cele aflate în exploatare la Achizitor existând riscul de a se furniza echipamente funcționale dar incompatibile cu cele existente.

Având în vedere următoarele motive:

- intenția Autorității Contractante de a dispune cât mai rapid de autobuzele electrice (vezi criteriul capabilității de livrare),
 - faptul că sistemul de taxare este un **sistem critic**, fără de care autobuzul nu își poate începe serviciul dacă nu e funcțional,
 - pentru asigurarea temeinică a Autorității Contractante și în contextul unui sistem compatibil și nu testat separat de sistemul actual, asupra disponibilității soluției de taxare de la momentul livrării din punct de vedere atât al **integrării/compatibilității** cu sistemul actual, cât și al **funcționalităților** solicitate, inclusiv cea a **plății cu cardul bancar contactless**,
 - în scopul pregătirii amănunțite a ofertei pentru testarea de la recepția autobuzelor și, în detaliu, pregătirea pentru sistemele critice, cum este și sistemul de taxare,
- Vă rugăm să specificați ce teste se au în vedere la recepția autobuzului electric, în vederea demonstrării acestei compatibilități și a capabilității soluției oferite de a intra în exploatare imediat după livrare, conform celor solicitate în Caietul de sarcini.
- De asemenea vă rugăm să confirmați că prin compatibilitatea cu sistemul existent se înțeleg următoarele:

1. Abilitatea validatoarelor de a citi, scrie și procesa informația de pe toate tipurile carduri existente în sistemul de taxare din București.
2. Abilitatea validatoarelor de a accepta carduri bancare (cel puțin Mastercard și VISA) și a transmite către plata tranzacții bancare, în sistemul băncii cu care operatorul STB dorește să opereze.
3. În acest sens, vă rugăm să precizați care este banca cu care STB intenționează să asigure serviciile de plată cu card bancar la validatoarele ce vor fi livrate prin prezenta procedură.
4. Totodată, vă rugăm confirmați că va fi necesară o declarație din partea acestei bănci la momentul ofertei, din care să reiasă că respectiva bancă își asumă responsabilitatea certificării EMV Level 3 și integrării validatoarelor oferite în structura proprie.

Răspuns 1:

Conform caietului de sarcini cap. 3.4.1.5.33.4. SISTEM AUTOMAT DE TAXARE:

„Autobuzele se vor echipa cu sistem automat de taxare, compatibil cu cel aflat în exploatare la Achizitor.

Sistemul automat de taxare va fi livrat cu aplicațiile software instalate, pregătit pentru introducerea în exploatare.

Sistemul automat de taxare va comunica online datele către serverul SAT aflat în dotarea Achizitorului.

Sistemul automat de taxare va fi pregătit să comunice online datele privind plata directă prin carduri bancare, către o bancă desemnată de Achizitor.”

În vederea demonstrării compatibilității se vor face teste de validare atât cu toate tipurile carduri de transport existente în sistemul de taxare din București și toate titlurile de călătorie din oferta tarifară curentă, cât și cu carduri bancare contactless. Aceste teste trebuie să fie trecute fără nicio eroare.

Confirmăm că prin compatibilitatea cu sistemul existent se înțeleg următoarele:

1. Abilitatea validatoarelor de a citi, scrie și procesa informația de pe toate tipurile carduri existente în sistemul de taxare din București.
2. Abilitatea validatoarelor de a accepta carduri bancare (cel puțin Mastercard și VISA) și a transmite către plată tranzacții bancare, în sistemul băncii cu care operatorul STB SA dorește să opereze.
3. În prezent STB SA are în derulare un acord cadru cu Banca Comercială Română S.A. pentru servicii de introducere a sistemului de plată cu card bancar de tip contactless direct la validatoarele existente ce echipază vehiculele de transport public STB SA, valabil până la data de 05.01.2025.
4. Asigurarea funcționării sistemului de taxare de pe autobuzul oferat cu carduri bancare de tip contactless, inclusiv din punct de vedere al exploatării în regim comercial, este în responsabilitatea ofertantului.

Întrebare 2:

Cerere clarificare 2.

La capitolul 3.4.1.5.33.4 SISTEM AUTOMAT DE TAXARE, se solicită:

- **Echipamentele de validare vor avea capabilitatea de a valida atât carduri contactless tip MIFARE 1K si Ultralight, cât și carduri bancare, conform sistemului aflat in utilizare la Achizitor.**

Precum și:

„Sistemul automat de taxare va fi livrat cu aplicațiile software instalate, pregătite pentru introducerea în exploatare.”

La capitolul 3.4.1.2. CONDIȚII TEHNICE OBLIGATORII, punctul 23, se solicită:

„Echiparea autobuzelor electrice cu echipamente compatibile cu Sistemul Automat de Taxare aflat în funcțiune la Achizitor, pentru validarea cardurilor de transport utilizate în sistemul de taxare cu respectarea standardelor ISO/IEC 14443 tip A și Mifare, sau echivalent, cu transmiterea datelor on-line. Este obligatoriu ca validatoarele să accepte plata cu card bancar contactless.”

Menționăm că abilitatea unui echipament de a efectua plata cu card bancar nu determină automat posibilitatea ca acesta să fie utilizat în regim comercial în transportul public. Pentru a putea fi exploatat în regim comercial, echipamentul trebuie să fie certificat conform cerințelor autorităților internaționale în materie de plăți bancare.

Introducerea în exploatare a unor echipamente care deși aparent sunt capabile de a efectua operațiuni bancare, dar totuși nu sunt certificate în acest sens, are următoarele implicații:

- Neîndeplinirea cerințelor stipulate în normativele bancare, referitoare la riscurile de **securitate informatică și de funcționalitate** bancare;
 - Inducerea de riscuri asupra operațiunilor operatorului de transport, existând posibilitatea apariției de **pierderi financiare, furt de date și identitate etc** specifice mediului online (bancar și nu numai) pentru călători, operator și bănci,
- Plata cu carduri bancare direct la validatoare în vehicule presupune obligativitatea existenței certificărilor specifice plății cu card bancar respectiv Certificare EMV Level1, EMV Level 2 atât pentru carduri Visa cât și pentru carduri Mastercard, cât și certificarea EMV Level 3 cu o bancă din România care să asigure decontarea plăților.
- Vă rugăm să confirmați că la momentul ofertei este necesar să se prezinte următoarele documente în legătură cu validatoarele:

- Certificat EMV Level 1 în termen de valabilitate, emis de EMVCo, aceasta fiind singura autoritate în drept să emită astfel de certificate;

- Certificat EMV Level 2 VISA, care să includă standardele de certificare aplicabile în Public Transportation;
- Certificat EMV Level 2 Mastercard,ăcare sa includă standardele de certificare aplicabile în Public Transportation;
- Certificat EMV Level 3 emis de banca din piața românească care a efectuat certificarea validatoarelor ofertantului;
- Declarație de asumare a răspunderii pentru certificarea validatoarelor oferate, emisă de către banca cu care STB intenționează să opereze validatoarele oferate după punerea în exploatare.

Răspuns 2:

Asigurarea funcționării sistemului de taxare de pe autobuzul oferat cu carduri bancare de tip contactless, inclusiv din punct de vedere al exploatării în regim comercial, este în responsabilitatea ofertantului.

Acesta va declara în cadrul ofertei că își asumă funcționarea sistemului de taxare de pe autobuzul oferat cu carduri bancare de tip contactless, inclusiv din punct de vedere al exploatării în regim comercial, prin banca desemnata de Achizitor, în condiții de legalitate, cu toate certificările și avizele necesare.

❖ SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 6 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebare 1:

Referitor la cerința "3. DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE" din caietul de sarcini: "Autobuzele electrice vor avea omologările pentru vehicule complete, acordate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3, clasa I, în baza directivelor-cadru: Regulamentul (UE) nr. 858/2018 sau Certificat de omologare de tip RAR (Registrul Auto Român) conform Legii nr. 230/2003, pentru aprobarea O.G. nr.78/2000, cu ultimele modificări și a Ordinului M.T.C.T. nr. 2132/2005-RNTR 7, completat cu Ordinul M.T.I. 1275/2009, Ordinul nr. 2224/2020 (RNTR 2) și Ordinul M.T.C.T. nr. 2135/2005-RNTR 4. În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 858/2018, Art. 89 Dispoziții tranzitorii <Prezentul regulament nu invalidează nicio omologare de tip a întregului vehicul sau omologare UE de tip acordată vehiculelor sau sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate înainte de 31 august 2020>.

Ofertantul va prezenta copiile "conform cu originalul" ale certificatului de omologare de tip cu anexele aferente în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului electric oferat, din care să rezulte că:

- Autobuzele electrice oferate sunt omologate cu certificat de omologare națională de tip pentru autovehicule, în categoria M3, emis de către Registrul Auto Roman (RAR); sau
- Autobuzele electrice oferate sunt omologate într-unul din statele membre ale UE, de către o autoritate competentă, în categoria M3."

Directiva 2007/46/CE sau versiunea actuală, Regulamentul (UE) nr. 858/2018 definesc tipul, varianta și modificările de versiune a vehiculului.

Producătorul participant ofertează și fabrică un vehicul standard în conformitate cu cerințele specifice ale achizitorului.

În cazul în care există o cerință diferită de caracteristicile omologării de tip deja existentă, producătorul autobuzului electric trebuie să inițieze o nouă procedură pentru omologarea de tip deoarece prin cerințele specifice ale caietului de sarcini, autobuzul produs spre ofertare va avea câteva diferențe principale față de autobuzele produse în serie și omologate anterior.

În cazul vehiculelor electrice, schimbarea puterii motorului, schimbarea raportului de transmisie pe punți, schimbarea tipului sau a capacității bateriei generează un nou tip de vehicul sau o nouă variantă în funcție de natura modificării efectuate și de proporția schimbării caracteristicilor.

Din acest motiv, cerința de prezentare a certificatului de omologare de tip a vehiculului ofertat poate fi depusă doar ulterior, după ce a fost produs primul vehicul, fiind necesare teste și încercări specifice prin care autoritatea de omologare verifică conformitatea cu cerințele tehnice ale actelor normative, reglementărilor, legislației în vigoare aplicabile.

Din acest motiv, copia certificatului de omologare cu anexele aferente solicitată pentru autobuzul ofertat nu poate fi furnizată în faza de depunere a ofertei, procesul de acordare a omologării pentru varianta ofertată care răspunde exact cerințelor particulare ale autorității contractante neputând fi încheiat într-un timp atât de scurt (30 zile) până la depunerea ofertei.

În conformitate cu cerința "3.4.1.4.1. SPECIFICAȚII CONSTRUCTIVE" a caietului de sarcini - Autobuzul ofertat trebuie să prezinte o soluție unitară, verificată în practică pe un produs de serie omologat.

În acest scop, poate fi prezentat la data depunerii ofertei certificatul de omologare UE de tip care este baza pentru autobuzul ofertat din categoria M3, clasa I, personalizat pentru anumite cerințe particulare ale prezentului caiet de sarcini, urmând ca până la livrarea primului autobuz, ofertantul câștigător să prezinte certificatul de omologare de tip cu anexele aferente, în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului electric ofertat, precum și numărul național de registru acordat de RAR (Registru Auto Roman).

Modificare solicitată:

În vederea evitării unei cerințe restrictive, care poate determina o restrângere a numărului de participanți la procedură sau chiar lipsa de oferte, solicităm autorității contractante să modifice cerința de a prezenta odată cu oferta certificatul de omologare de tip pentru autobuzul ofertat, astfel încât certificatul de omologare de tip pentru autobuzul ofertat să poată fi prezentat înainte de livrarea primului vehicul.

Răspuns 1:

La pagina 4 din Caietul de sarcini se precizează în mod clar că „Ofertantul va prezenta copiile conform cu originalul ale certificatului de omologare de tip cu anexele aferente în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului electric ofertat, din care să rezulte:

- **Autobuzele electrice ofertate sunt omologate cu certificat de omologare națională de tip pentru autovehicule, în categoria M3 emis de către Registrul Auto Român (RAR) sau**
 - **Autobuzele electrice ofertate sunt omologate într-unul din statele membre ale UE, de către o autoritate competentă în categoria M3.”**
- Dacă la data limită stabilită pentru depunerea ofertelor autobuzele ofertate au doar omologare eliberată de către o autoritate competentă dintr-un stat membru al UE,**

oferantul declarat câștigător are obligația de a întreprinde toate demersurile necesare în vederea acordării de către Registrul Auto Roman (RAR) a numărului național de registru (în conformitate cu Ordinul MTCT nr. 2132/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere și certificarea autenticității vehiculelor rutiere - RNTR 7, cu modificările și completările ulterioare). Numărul național de registru se va obține până la data livrării capului de serie la beneficiar, pe cheltuiala și pe riscul Furnizorului și fără a afecta termenul de livrare.

La data depunerii ofertelor se solicită „certificatul” împreună cu anexele acestuia, dar în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului. Practic, prin aceste anexe la certificatul de omologare, se identifică ce variantă, versiune de autobuz de serie este omologat de către furnizor, precum și subsansamblele care sunt prezente pe autobuzul de serie și sunt deja omologate în ansamblul autobuzului electric la data depunerii ofertei.

CertIFICATELE de omologare sunt documente legale prin care vehiculul „primește” dreptul de la autoritatea de omologare a statului respectiv, de a circula pe drumurile publice.

Solicitarea din caietul de sarcini de prezentare la data depunerii ofertei, a certificatului de omologare și anexele acestuia pentru autobuzul electric oferat se referă la vehiculul de serie omologat.

Solicitarea anexelor certificatului de omologare nu face altceva decât să clarifice, de exemplu pentru pantograf că pot exista următoarele situații posibile:

- dacă pantograful este prezent în anexele certificatului de omologare, atunci acest aspect este bifat ca și cerință îndeplinită de către autoritatea contractantă (comisia de evaluare);
 - dacă pantograful nu este prezent în anexele certificatului de omologare, dar ofertantul își asumă prin propunerea tehnică că va dota autobuzul oferat cu acest subsansamblu, ofertantul va depune la ofertare o Declarație-angajament prin care se obligă să prezinte, conform standardului de firma elaborat de furnizor și avizat de Autoritatea Contractantă și anterior obținerii numărului național de registru, documentul de omologare de tip emis de o autoritate de omologare, prin care se dovedește existența acestui subsansamblu pe autobuzul oferat. La livrarea primului autobuz electric, se vor prezenta conform documentației de atribuire inclusiv certificatul de omologare a autobuzului cu anexele acestuia, actualizate conform dotării autobuzului cu subsansamblele asumate de furnizor prin propunerea tehnică conform cerințelor Autorității Contractante.
- Declarația-angajament cu semnaturaă electronică extinsă va însoți certificatul de omologare al autobuzului de serie și anexele acestuia și se va constitui ca anexă la contract.
- Atașăm formularul Declarație-angajament pentru obținerea omologării autobuzului conform cerințelor Caietului de sarcini.



<p>Clarificarea solicitata</p>	<p>Probleme tehnice și soluții</p>	<p>Cerinta Caiet de sarcini</p>
<p>Intrebare 1: 3. DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE Autobuzele electrice vor dispune de facilități pentru accesul nelimitat al pasagerilor cu mobilitate redusă (rampă, „kneeling”), caroserie omologată CE, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 858/2018 sau Regulamentul (UE) nr. 47/2007. Caietul de sarcini se referă la condițiile tehnice și de calitate pe care autobuzele electrice trebuie să le îndeplinească pentru a fi înmatriculate în vederea utilizării lor pe drumurile publice din România. Autobuzele electrice vor avea omologări complete de vehicule, acordate de autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3, clasa I, în baza directivelor- cadru: Regulamentul (UE) nr. 858/2018 sau "Certificat de omologare de tip RAR (Registrul Auto Român) conform Legii nr. 230/2003, pentru omologarea GO nr. 78/2000, cu ultimele modificări și a Ordinelor MTCT nr. 2132/2005-RNTR 7, completat cu Ordinul....</p>	<p>Regulamentul (UE) nr. 47/2007 poate fi utilizat pentru vehiculele care au primit omologarea de tip înainte de 1 septembrie 2020. Din acest motiv, pe lângă Regulamentul (UE) nr. 858/2018, trebuie acceptat Regulamentul (UE) nr. 47/2007.</p>	<p>3. DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE Autobuzele electrice vor dispune de facilități pentru accesul nelimitat al pasagerilor cu mobilitate redusă (rampă, „kneeling”), caroserie omologată CE, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 858/2018. Caietul de sarcini se referă la condițiile tehnice și de calitate pe care autobuzele electrice trebuie să le îndeplinească pentru a fi înmatriculate în vederea utilizării lor pe drumurile publice din România. Autobuzele electrice vor avea omologări complete de vehicule, acordate de autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3, clasa I, în baza directivelor- cadru: Regulamentul (UE) nr. 858/2018 sau "Certificat de omologare de tip RAR (Registrul Auto Român) conform Legii nr. 230/2003, pentru omologarea GO nr. 78/2000, cu ultimele modificări și a Ordinelor MTCT nr. 2132/2005-RNTR 7, completat cu Ordinul....</p>

Răspuns 1: Autoritatea Contractantă consideră ca regulamentul menționat de către posibilul ofertant, respectiv Regulamentul UE 47/2007 este greșit menționat (în fapt nu există acest regulament). Cu toate acestea facem mențiunea că în Caietul de sarcini la Cap. 3 se menționează în clar "în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 858/2018, Art. 89 Dispoziții tranzitorii "Prezentul regulament nu invalidează nicio omologare de tip a întregului vehicul sau omologare UE de tip acordată vehiculelor sau sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate înainte de 31 august 2020".

Întrebare 2: 3. DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE..... Autonomia autobuzului va fi de cel puțin 200 km, între două încărcări succesive, în conformitate cu standardul E-SORT. 3.4.1.5.5.24.2 BATERIILE DE ACUMULATORI SI BATERIA DE SUPERCAPACITORI ALE SISTEMUL REÎNCĂRCABIL DE STOCARE A ENERGIEI DE LA BORDUL AUTOBUZULUI ELECTRIC
Tipul, numărul și caracteristicile tehnice (raportul energie/masă etc.) ale bateriilor vor fi astfel alese de către producătorul autobuzului încât să-i asigure o exploatare sigură cu o autonomie de transport,

Ciclul E-SORT are 3 variante de utilizare:
Ciclul E-SORT 1 pentru tip urban greu,
Ciclul E-SORT 2 tip mixt, Ciclul E-SORT 3 pentru tip urban ușor. Autonomia între Ciclul 1 și Ciclul 3 se poate modifica cu aproximativ 30%. Tipul de utilizare zilnică poate fi calculată pe baza unei utilizări pe 5 ani de 300 000 km. Dacă se utilizează autobuzul minim 347 zile/an, utilizarea zilnică va fi de aprox. 174 km. Autonomia de 200 km este mai mare decât 174 km, putem presupune că poate fi un ciclu urban ușor (ciclul 3).

3. DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE
Autonomia autobuzului va fi de cel puțin 200 km, între două încărcări succesive, în conformitate cu standardul E-SORT.
3.4.1.5.5.24.2 BATERIILE DE ACUMULATORI SI BATERIA DE SUPERCAPACITORI ALE SISTEMUL REÎNCĂRCABIL DE STOCARE A ENERGIEI DE LA BORDUL AUTOBUZULUI ELECTRIC
Tipul, numărul și caracteristicile tehnice (raportul energie/masă etc.) ale bateriilor vor fi astfel alese de către producătorul autobuzului încât să-i asigure o exploatare sigură cu o autonomie de transport, între două încărcări succesive, garantată de cel



<p>intre doua încărări succesive, garantată de cel puțin 200 km, în conformitate cu standardul E-SORT, ciclul 3.</p> <p>Răspuns 2: Nu înțelegem de ce ofertantul a menționat cerințele din caietul de sarcini cu privire la autonomia declarată conform standardului E-SORT, fara mentiunea ciclul 1 (urban greu). Autoritatea contractanta a menționat foarte clar in toate cerințele documentației de atribuire cu privire la standardul E-SORT faptul ca acesta va fi de tip ciclul 1 (urban greu). Consideram ca operatorul economic nu analizeaza documentatia de atribuire aferenta unei proceduri, ci o documentatie aferenta Având în vedere că în Municipiul București Autoritatea Contractantă prestează serviciul de transport public local de călători în condiții de trafic extrem de aglomerat, mai ales în orele de vârf, când viteza comercială medie este de aproximativ 13-14 km/ora și faptul că liniile pe care vor funcționa aceste autobuze sunt linii urbane cu trafic intens, ciclul ales pentru testarea autonomiei conform e-SORT trebuie să fie ciclul 1 (urban greu).</p>	<p>Principala caracteristica a vehiculului este autobuz M3 clasa I care funcționează cu</p>	<p>puțin 200 km, în conformitate cu standardul E-SORT.</p> <p>3.4.1.3.2 CONDIȚIE SPECIALA OBLIGATORIE</p> <p>Toate echipamentele și instalațiile electrice care</p>
<p>Intrebare 3: Toate cerințele de dublă izolare se solicita a fi</p>		



eliminate. Prevederile regulamentului ECE R100 sunt suficiente.

Răspuns 3: Autobuzul electric trebuie să respecte toate cerințele actelor normative, reglementărilor, legislației în vigoare aplicabile (inclusiv cerințele de electrosecuritate pentru autovehicule electrice din categoria M3) și să fie omologat în baza acestora.

ajutorul bateriei.

Cerinta din caietul de sarcini definește un troleibuz. În mod firesc, troleibuzele trebuie să respecte regulamentului ECE R107 cu anexa 12 pentru a îndeplini cerințele de siguranță. În cazul vehiculelor electrice, cerințele de siguranță sunt îndeplinite de regulamentului ECE R100. În cazul acestei cereri, vehiculul trebuie să îndeplinească atât cerințele pentru troleibuze, cât și pentru autobuze electrice. Acest lucru poate fi imposibil în majoritatea cazurilor. De asemenea, nu este o soluție eficientă pentru beneficiar din punct de vedere al costurilor, al serviciilor și al fiabilității. În cazul troleibuzelor, toate echipamentele de înaltă tensiune trebuie să fie dublu izolate conform ECE R107 anexa 12. Cu toate acestea, pentru autobuzul electric, instalarea la - nivelul caroseriei a sistemului de detectare a scurgerilor de tensiuni este suficientă conform ECE RI 00. Lista de reglementări solicitate include ECE R100; nu există nicio dovadă pentru solicitarea ECE RI 07 anexa 12: Din acest motiv, vehiculul este autobuz. Acesta trebuie să respecte regulamentului ECE R100.

funcționează la tensiuni mai mari de 24 Vc.c. trebuie să fie dublu izolate față de corp. 24 Vc.c.", trebuie să fie echipate cu izolație dublă, iar buna funcționare a etapelor de izolație trebuie să fie monitorizată de computerul de bord. 3.4.1.3.3. STAREA ELECTRICA

Autobuzul electric trebuie să fie echipat cu un dispozitiv de monitorizare permanentă a curentului sau tensiunii de scurgere între șasiu și carosabil. Pentru autobuzul electric uscat, rezistența de izolație a circuitelor electrice nu trebuie să fie mai mică decât următoarele valori:

CIRCUITE de înaltă tensiune la corp: 5 ML: CIRCUITE de înaltă tensiune la circuitele de joasă tensiune: 5 ML;

terminalul pozitiv a1 circuitelor de joasă tensiune la corp: 1 ML;

Tensiunea de testare a testului de testare aplicată la echipamentele electrice și cablajul pentru circuite de înaltă tensiune trebuie să fie:

Utest - 2,5 U + 2000 V curent alternativ;

unde: U = tensiunea nominală a echipamentului de înaltă tensiune. Tensiunea de încercare este setată la 1 min.

Tensiunea de încercare pentru echipamentul de joasă tensiune trebuie să fie de 750 V alternativ. Tensiunea de încercare va fi aproape sinusoidală la o frecvență de 50 Hz. Timpul tensiunii de testare va fi de 1 min.

Autobuzul electric trebuie să fie echipat cu un



dispozitiv de monitorizare permanentă a curentului sau tensiunii de scurgere între șasiu și carosabil. Dispozitivul va deconecta circuitele de înaltă tensiune de la sistemele de încărcare rapidă / lentă în cazul în care curentul de scurgere este mai mare de 3 mA la o tensiune de 600 V curent continuu sau dacă tensiunea este mai mare de 40 V. Dispozitivul va fi conform cu prevederile ORDINULUI nr. 2224/2020 (RNTR 2), respectiv UN UN R107

3.4.1.5.5. UȘILE DE ACCES

panourile ușilor trebuie să fie realizate din materiale izolatoare electrice sau trebuie să fie fixate pe caroserie cu materiale izolatoare electrice (rezistența minimă de izolare în conformitate cu Regulamentul R107 al CEE-ONU - Cerințe pentru omologarea de tip a vehiculelor din categoriile M2 și M3 în ceea ce privește caracteristicile generale trebuie să fie de cel puțin 1 Mfg pe o suprafață de contact de 300 5 cm²).

suprafața peretilor laterali, adiacența deschiderii ușii, trebuie să fie acoperită cu un izolator. Zona izolată trebuie să aibă o lățime de cel puțin 50 cm pe fiecare parte a deschiderii ușii și o înălțime de cel puțin 200 cm de la suprafața drumului. Rezistența izolației trebuie să fie de cel puțin 1 MB pe o suprafață de contact de 200 +/- 5 cm.

3.4.1.5.10 PODEAUA ȘI COVORUL

Zona de pardoseală de lângă ușile de acces

Riscul privind condițiile de încărcare rapidă poate fi înțeles pentru a asigura o anumită protecție. Există un protocol de comunicare de înaltă fiabilitate pentru a opri încărcarea în caz de urgență. Din acest motiv, detectarea scurgerilor de pe șosea nu va fi necesară chiar și în condiții de încărcare rapidă.



		<p>trebuie să fie acoperită cu materiale de izolație electrică (rezistența izolației va fi de cel puțin 1 MΩ pe o suprafață de contact de 300 + 5 cm²) cu rezistență ridicată la uzură și va avea o culoare deschisă distinctă în comparație cu restul pardoselii.</p> <p>3.4.1.5.5.11 BARE ȘI MÂNERE PE SUPPORT</p> <p>Lângă ușile de acces, balustradele trebuie să fie izolate electric atât la fixarea pe caroserie, cât și pe întreaga suprafață. Rezistența izolației trebuie să lege cel puțin 1 MW pe o suprafață de contact de 100 cm², +/- 5 cm².</p> <p>3.4.1.4.4.1 SPECIFICAȚII CONSTRUCTIVE</p>
<p>Întrebare 4: 3.4.1.4.4.1 SPECIFICAȚII CONSTRUCTIVE</p> <p>Aceste subsansamble trebuie să fie garantate de furnizorul de autobuze electrice prin declarația de conformitate a producătorului subsansambului. Pentru produsele provenite din țări din afara UE, este necesară certificarea UE sau RAR (Registrul Auto Român).</p> <p>Răspuns 4: Această cerință nu apare în caietul de sarcini. Considerăm că operatorul economic nu analizează documentația de atribuire aferentă acestei proceduri, ci o documentație aferentă unei proceduri anulate.</p>	<p>Reglementarea CE este necesară pentru echipamentele comercializate către clienții finali.</p> <p>Există câteva scuze cu privire la acest proiect principal: Rezervoarele presurizate și echipamentele sub presiune vor avea certificat CE chiar dacă nu pot fi vândute utilizatorului final. Din acest motiv, subsansamblele nu vor avea certificat de conformitate CE chiar dacă sunt produse în Europa și sunt de serie, cu nume cunoscut în industria de automobile.</p> <p>Omologarea de tip RAR sau omologarea EU reprezintă îndeplinirea condiției de certificare CE a vehiculului: Prin certificarea unității principale (autobuzul), toate subsansamblele au fost certificate. Va fi mult mai eficientă solicitarea</p>	<p>3.4.1.4.4.1 SPECIFICAȚII CONSTRUCTIVE</p> <p>Aceste subsansamble trebuie să fie garantate de către furnizorul de autobuze electrice prin "certIFICATE de garanție însoțite de certificate de conformitate CE, conform reglementărilor UE în vigoare sau RAR (Registrul Auto Român). Pentru produsele provenite din țări din afara UE, este necesară certificarea UE sau RAR (Registrul Auto Român)</p>



	<p>declarăției producătorului de subansamble.</p>	
<p>Întrebare 5: 3.4.1.5.1.2. ACOPERIRI EXTERIOARE ȘI INTERIOARE</p> <p>Învelișul lateral exterior al caroseriei trebuie să fie alcătuit din panouri, fixate prin lipire cu adeziv sau sudare prin puncte, izolate la interior cu materiale fonoabsorbante și termoizolante, iar în partea inferioară cu panouri, ușor de îndepărtat.</p> <p>Se preferă ca soluțiile constructive și de asamblare pentru părțile de caroserie expuse la coliziuni să fie realizate din module ușor de demontat (părți separate) pentru a facilita repararea sau înlocuirea.</p> <p>Răspuns 5: Capitolul menționat de către operatorul economic cat si prevederile acestuia au formulari diferite fata de cele ale caietului de sarcini urcat pe SEAP.</p> <p>Considerăm ca operatorul economic nu analizeaza documentatia de atribuire aferenta acestei proceduri.</p> <p>Conform caietului de sarcini cap. 3.4.1.5.1.2. INVELIȘUL EXTERIOR ȘI INTERIOR: „Învelișul lateral exterior al caroseriei va fi alcătuit la partea superioară din panouri, fixate prin lipire sau sudură prin puncte, izolate pe interior cu materiale fonoabsorbante și termoizolante, iar la partea inferioară cu</p>	<p>Panourile laterale/învelișul exterior ale autobuzului vor fi fixate cu adeziv special. Deoarece cerinta este ca acestea sa fie "ușor de îndepărtat".</p> <p>Fixarea prin adeziv poate fi ușor de îndepărtat și ușor de reparat.</p> <p>Tipul de sudură care fixează panoul lateral sau învelișurile vor afecta protecția caroseriei împotriva ruginii și protecția oțelului sub zona de sudură, facilitând astfel apariția ruginii în această zonă și propagarea poate fi rapida.</p>	<p>3.4.1.5.1.2. ACOPERIRI EXTERIOARE ȘI INTERIOARE</p> <p>Învelișul lateral exterior al caroseriei trebuie să fie alcătuit din panouri, fixate prin lipire sau sudare prin puncte, izolate la interior cu materiale fonoabsorbante și termoizolante, iar în partea inferioară cu panouri, ușor de îndepărtat.</p> <p>Se preferă ca soluțiile constructive și de asamblare pentru părțile de caroserie expuse la coliziuni să fie realizate din module ușor de demontat (părți separate) pentru a facilita repararea sau înlocuirea.</p>



<p>Soluțiile constructive și de asamblare a panouri, ușor demontabile.</p> <p><i>elementelor de caroserie, expuse la tamponări, se preferă a fi realizate din module ușor demontabile (piesă separată) pentru usurința reparării sau înlocuirii."</i></p> <p>Autoritatea Contractantă își menține cerința din caietul de sarcini. Modul de proiectare și realizare a caroseriei trebuie să respecte cerințele realizând și protecția anticorozivă corespunzătoare conform cerințelor din documentația de atribuire. Soluția privind lăptirea panourilor a fost prevăzută ca și posibilitate prin caietul de sarcini.</p>		
<p>Întrebare 6:</p> <p>3.4.1.5.25.2. ECHIPAMENT DE TRACTIUNE</p> <p>Carcasele echipamentelor amplasate pe acoperiș vor fi protejate adecvat împotriva factorilor de mediu. Conectorii de cabluri de pe acoperiș și din zone deschise trebuie să aibă un grad de protecție IP 56.</p> <p>Echipamentul de tracțiune trebuie să fie protejat împotriva intemperțiilor, inclusiv de zapada viscolită.</p> <p>Răspuns 6:</p> <p>Având în vedere condițiile de mediu din Municipiul București, ofertantul își asumă răspunderea atașând la ofertă o declarație pe propria răspundere că autobuzul în ansamblul său precum și echipamentele sale răspund</p>	<p>Gradul de protecție IP 56 poate fi mobil pentru anumite echipamente, în special pentru invertoarele răcite cu aer, pantograf.</p> <p>Cerința pentru protecția adecvata la factorii de mediu va fi suficientă.</p> <p>Carcasa conectorului și a cablului poate fi realizată cu grad de protecție IP56.</p>	<p>3.4.1.5.25.2. ECHIPAMENT DE TRACTIUNE</p> <p>Carcasele echipamentelor amplasate pe acoperiș vor avea un grad de protecție de min. IP 56 pentru invertoarele răcite cu aer, pantograf.</p> <p>Echipamentul de tracțiune trebuie să fie protejat împotriva intemperțiilor, inclusiv de zapada viscolită.</p>



cerințele de mediu din Municipiul București.
 Cerințele exprimate în Caietul de Sarcini au caracter general și pentru fiecare echipament în parte proiectantului/fabricantului autobuzului trebuie să se asigure că acestea corespund cerințelor exprimate mai sus.

Întrebare 7:
 3.4.1.5.13.13.2. OGLINZI INTERIOARE ȘI EXTERIOARE
 Oglinzi retrovizoare exterioare prevazute cu sistem de încălzire. Oglinda din dreapta va fi de tip pliabil. Oglinda din stânga va fi pliabilă.
Răspuns 7:
 Având în vedere că în stația de spălare procesul de spălare a pereților laterali exteriori este de regulă separat de spălarea parbrizului și a părții frontale a autobuzului, sistemul de pliere al oglinzilor trebuie să răspundă acestor cerințe, inclusiv pentru oglinnda de pe partea dreapta a vehiculului.
 Oglinda din dreapta va fi de tip pliabil. Se acceptă și varianta cu pliere peste parbriz.

Întrebare 8:
 3.4.1.5.16 SISTEMUL DE RULARE
 Autobuzul trebuie să fie echipat cu roți cu anvelope fără cameră (tip TUBELESS). Acestea vor respecta prevederile legale din România respectiv

Oglinda din dreapta va fi poziționată pe marginea dreapta-față a autobuzului. Din acest motiv, performanța maximă de pliere poate fi obținută prin plierea în față peste parbriz. Nu există un astel de tip de pliere inversă și laterali a autobuzului pentru oglinzi.

Anvelopa M+S nu este o anvelopă de iarnă; poate fi utilizată iarna ca o anvelopă pentru toate anotimpurile.
 Solicitarea este: utilizarea anvelopei pe gheață nu este posibilă pentru această

3.4.1.5.16 SISTEMUL DE RULARE
 Autobuzul trebuie să fie echipat cu anvelope fără cameră (tip TUBELESS). Acestea vor respecta prevederile legale din România respectiv vor fi M+S. Tipodimensiunea anvelopelor va fi aleasă



<p>vor fi M+S. Tipodimensiunea anvelopelor va fi aleasă corespunzător încărcării pe punți și asigurării găzilor la sol impuse.</p> <p>Anvelopele vor fi radiale, iar profilul de miare va fi tipul urban, care va asigura aderența atât în sezonul cald cât și pe timp de iarnă.</p> <p>Răspuns 8: Anvelopele trebuie să respecte cerințele caietului de sarcini, cap. 3.4.1.5.16. SISTEMUL DE RULARE, respectiv vor fi "...anvelope fără camera (tip TUBELESS). Acestea vor respecta prevederile legale din România respectiv vor fi M+S."</p>	<p>anvelopă. Anvelopa trebuie să fie anvelopă de iarnă și trebuie să aibă cuie pe ea pentru a fi folosită pe gheață.</p>	<p>corespunzător încărcării pe punți și asigurării găzilor la sol impuse.</p> <p>Anvelopele vor fi radiale, iar profilul de rulare va fi tipul urban, care va asigura aderența atât în sezonul cald cât și pe timp de iarnă, pe un carosabil acoperit cu polei, gheață, zăpadă.</p>
<p>Întrebare 9: 3.4.1.5.5.16 SISTEMUL DE RULARE Roțile trebuie să fie în formula 2 x 4, plus o roată de rezervă completă (inclusiv janta). Roata de rezervă cu janta va fi păstrată în zona de service.</p> <p>Răspuns 9: Nu s-a solicitat prin caietul de sarcini, cap. 3.4.1.5.16. SISTEMUL DE RULARE, ca roata de rezervă să fie transportată pe vehicul. Roata de rezervă (roată completă, inclusiv janta) se va preda beneficiarului odată cu recepția fiecărui vehicul.</p> <p>Acestea sunt menționate în caietul de sarcini capitolul 3.4.1.5.34. ACCESORII</p>	<p>Autobuzul va fi complet cu podoa joasă.</p> <p>3.4.1.5.5.16 SISTEMUL DE RULARE nu va exista un loc pentru roata de rezervă. Eficiența energetică și beneficiile pentru cost arată că păstrarea anvelopei în garaj este mai eficientă decât transportul pe vehicul.</p>	<p>3.4.1.5.5.16 SISTEMUL DE RULARE Roțile trebuie să fie în formula 2 x 4, plus obligatoriu o roată completă (inclusiv janta) de rezervă.</p>



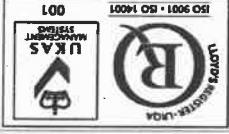
<p>Întrebare 10: Se solicită eliminarea cerinței.</p> <p>Răspuns 10: Solicitarea din caietul de sarcini cap. 3.4.1.5.19. SUSPENSIA are ca argument necesitatea simplificării aprovizionării cu piese de schimb în procesul de reparație și mentenanță și planificată. Cu toate acestea se acceptă și varianta solicitată prin clarificări.</p>	<p>Puntea față și puntea spate nu vor suporta aceeași sarcină. Nu vor avea același număr de perne de suspensie și amortizare. Din acest motiv, acestea pot fi diferite de la puntea față la puntea spate.</p>	<p>3.4.1.5.5.19. SUSPENSIA Se solicită ca toate pernele de aer și amortizoarele față- spate ale autobuzului să fie de aceeași marcă (model) și tipodimensiune.</p>
<p>Întrebare 11: 3.4.1.5.20.1 COMPRESORUL Timpul necesar pentru umplerea întregului sistem pneumatic cu aer comprimat, astfel încât să se asigure condițiile nominale de lucru pentru vehicul, trebuie să fie de max. 8 min.</p> <p>Răspuns 11: Modalitatea de proiectare și omologare a vehiculului în ceea ce privește compresorul va respecta reglementările în vigoare, inclusiv CEE-ONU R13.</p>	<p>Regulamentul ECE R13 definește sistemul de frânare al vehiculului. Sistemul de frânare trebuie să fie umplut în mai puțin de 5 minute conform acestui regulament. Pentru a umple tot sistemul pneumatic în mai puțin de 5 minute este nevoie de un compresor mai mare. Acest lucru nu este necesar pentru a transporta o capacitate suplimentară pentru sistemul pentru care Regulamentul are reguli și definiții.</p>	<p>3.4.1.5.20.1 COMPRESORUL Timpul necesar pentru umplerea întregului sistem pneumatic cu aer comprimat, astfel încât să se asigure condițiile nominale de lucru pentru vehicul trebuie să fie de max. 5 min</p>
<p>Întrebare 12: 3.4.1.5.24.4. INCARCAREA BATERIILOR 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</p>	<p>Nu există informații despre capacitatea stătei de încărcare rapidă, valoarea în kW, Proiectarea și selecția bateriei / a unității de încărcare rapidă depind de această valoare. În cazul utilizării generale a stătei de</p>	<p>3.4.1.5.24.4. INCARCAREA BATERIILOR 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</p>



Încărcare rapidă, capacitatea va fi de 300 kW. Cunoscând această valoare putem proiecta bateria și pantograful rapid pentru Alimentarea Sistemului Reîncărcabil de Stocare a Energiei (SRSEE), cu care este echipat autobuzul electric, se va realiza prin încărcare lentă (4-5 ore) pe timpul nopții în depou și cu posibilitatea de încărcare rapidă (10-15 minute) prin sistem tip pantograf montat pe autobuz cu o capacitate de 300kW și inclus în prețul ofertei.

Răspuns 12:
 Conform caietului de sarcini cap. 3.4.1.5.24.4. ÎNCĂRCAREA BATERIILOR:
 „încărcarea rapidă în traseu se va face pe o durată de 10-15 minute și se va realiza prin intermediul unui sistem de captare tip pantograf, de construcție specială, comandat de la bordul autobuzului.”
 Performanțele autobuzului, solicitate prin documentația de atribuire, duc la definirea unor cerințe clare de proiectare și fabricație. În funcție de posibilitățile fiecărui ofertant acesta va dota autobuzul cu echipamentele necesare astfel încât să se obțină aceste performanțe.
 Autoritatea Contractantă nu impune cerințe privind puteri instalate, capacități electrice pentru baterie și nici caracteristici pentru echipamentele de tracțiune și frânare.

3.4.1.5.24.5. STAȚII DE ÎNCĂRCARE Alimentarea Sistemului Reîncărcabil de Stocare a Energiei (SRSEE), cu care este echipat autobuzul electric, se va realiza prin încărcare lentă (4-5 ore) pe timpul nopții în depou și cu posibilitatea de încărcare rapidă (10-15 minute) prin sistem tip pantograf montat pe autobuz și inclus în prețul ofertei.



Acstea sunt determinate de fiecare ofertant in parte pentru definirea performanțelor cerute prin caietul de sarcini.

Întrebare 13:

3.4.1.5.25.1. MOTORUL/MOTORELE ELECTRIC DE TRACȚIUNE
 Motorul de tracțiune va asigura performanțele dinamice solicitate, cu o accelerație minimă de 1,2 m/s² în condiții de încărcare completă, proiectat pentru a obține autonomia și performanțele dinamice. Această accelerație trebuie ajustată la cererea beneficiarului din motive de siguranță.

Răspuns 13:
 Autoritatea Contractantă își menține cerința din caietul de sarcini, respectiv puterea motorului, deoarece se dorește achiziționarea unui autobuz care să poată să aibă un demaraj corespunzător.

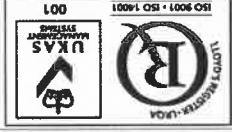
Întrebare 14:
 3.4.1.5.25.4 MOTORELE AUXILIARE DE ACȚIONARE COMPRESOR AER, SERVODIRECȚIE, COMPRESOR AER CONDITIONAT
 Motoarele trebuie să fie dotate cu rulmenți capsulați și fără colector, fiind dotate cu senzori de

3.4.1.5.25.1. MOTORUL/MOTORELE ELECTRIC DE TRACȚIUNE
 Motorul de tracțiune va asigura performanțele dinamice solicitate și va avea o putere de minim 200 kW, proiectată pentru realizarea autonomiei și performanțelor dinamice.

3.4.1.5.25.4 MOTORELE AUXILIARE DE ACȚIONARE COMPRESOR AER, SERVODIRECȚIE, COMPRESOR AER CONDITIONAT
 Motoarele trebuie să fie dotate cu rulmenți capsulați și fără colector, fiind dotate cu senzori de suprațemperatură bobinaj.
 Durata de utilizare trebuie să fie de minim 15 ani.

Motorul de tracțiune poate fi selectat la o putere mai mare sau mai mică. Există și alți parametri care definesc performanța vehiculului. Performanța dinamică poate fi definită ca accelerația vehiculului. O putere mai mare nu va atinge o accelerație ridicată dacă cuplul e scăzut. Cerința trebuie modificată, pentru ca în loc să se dea puterea minimă a motorului, sa se reflecte în accelerația minimă.

3.4.1.5.25.4 MOTORELE AUXILIARE DE ACȚIONARE COMPRESOR AER, SERVODIRECȚIE, COMPRESOR AER CONDITIONAT
 Motoarele trebuie să fie dotate cu rulmenți capsulați și fără colector, fiind dotate cu senzori de suprațemperatură bobinaj.
 Durata de viață a componentelor va fi de 10 ani pentru echipamentele auto. Se poate dubla dacă reparațiile și mentenanța preventivă au fost făcute la timp și cu atenție.
 Niciun alt echipament nu are o durată de utilizare de aproximativ 15 ani în cererea tehnică a lui Ender. Compresorul



<p>supratemperatură bobina]. Durata de utilizare trebuie să fie de 12 ani.</p> <p>Răspuns 14: Aceste echipamente sunt din categoria „reparabile” și ori de câte ori autobuzul în ansamblu este supus unor operații de întreținere grea aceste echipamente sunt reparate corespunzător astfel încât să poată fi utilizate pe toată durata de viață a autobuzului solicitată prin documentația de atribuire.</p>	<p>nu este un echipament mai sigur sau mai robust decât alt echipament de pe autobuz. Din acest motiv, durata de utilizare a compresorului sau durata de viață poate fi de maxim 10-12 ani.</p>	<p>3.5.1.5.5.3 DEFECTUNI SISTEMATICE ȘI VICII ASCUNSE</p> <p>In cazul in care pe parcursul primilor 300.000 km, o avarie sau o uzura anormala se repeta la mai mult de 6% din autobuzele livrate, acesta reprezintă un „defect sistematic” de concepție sau de fabricație. In acest caz, ofertantul declarat câștigător este obligat să verifice, să reproiecteze, să înlocuiască sau să repare, pe cheltuiala proprie, elementul defect, la toate autobuzele.</p> <p>Furnizorul va fi responsabil pe întreaga durata de viață a autobuzului de remedierea viciilor ascunse de material, concepție sau execuție pentru autobuz ca ansamblu cât și pentru toate agregatele, sistemele și echipamentele sale, pe cheltuiala sa.</p>
<p>3.5.1.5.5.3 DEFECTUNI SISTEMATICE ȘI VICII ASCUNSE</p> <p>In cazul in care pe parcursul primilor 300.000 km, o avarie sau o uzura anormala se repeta la mai mult de 20% din autobuzele livrate, acesta reprezintă un „defect sistematic” de concepție sau de fabricație. In acest caz, ofertantul declarat câștigător este obligat să verifice, să reproiecteze, să înlocuiască sau să repare, pe cheltuiala proprie, elementul defect, la toate autobuzele.</p> <p>Furnizorul va fi responsabil pe întreaga durata a garanției autobuzului de remedierea viciilor ascunse de material, concepție sau execuție pentru autobuz ca ansamblu cât și pentru toate agregatele, sistemele și echipamentele sale, pe cheltuiala sa.</p> <p>Întrebare 15:</p>	<p>Ca o utilizare generală, defectul sistematic poate fi acceptat atunci când o unitate are mai mult de 20% de defecte. 6% este foarte puțin pentru a accepta definierea defectului sistematic. Furnizorul poate fi responsabil până la sfârșitul perioadei de garanție. Pentru că toate defectele sistemice pot apare și pot fi remediate pana in 1-2 ani.</p> <p>In afara perioadei de garanție, defectul este echivalent cu îmbătrânirea. In această etapa poate fi confundat cu defectul sistematic.</p>	<p>3.5.1.5.5.3 DEFECTUNI SISTEMATICE ȘI VICII ASCUNSE</p> <p>In cazul in care pe parcursul primilor 300.000 km, o avarie sau o uzura anormala se repeta la mai mult de 6% din autobuzele livrate, acesta reprezintă un „defect sistematic” de concepție sau de fabricație. In acest caz, ofertantul declarat câștigător este obligat să verifice, să reproiecteze, să înlocuiască sau să repare, pe cheltuiala proprie, elementul defect, la toate autobuzele.</p> <p>Furnizorul va fi responsabil pe întreaga durata de viață a autobuzului de remedierea viciilor ascunse de material, concepție sau execuție pentru autobuz ca ansamblu cât și pentru toate agregatele, sistemele și echipamentele sale, pe cheltuiala sa.</p>



Răspuns 15:
 Autoritatea Contractantă își menține cerința din caietul de sarcini cap 3.5.1.5.3. DEFECTIUNI SISTEMATICE ȘI VICII ASCUNSE și prezentăm următoarele argumente:

1. Autobuzul electric este destinat transportului de calatori

2. Autobuzul electric dispune de echipamente care concursa direct la siguranța circulației cum ar fi sistemul de tracțiune și franare electrică, sistemul de franare pneumatic, suspensia cu perne de aer, echipamentele de acționare a usilor, echipamentul de direcție, punțile, etc.

De asemenea autobuzul electric este dotat cu echipamente vitale fara de care nu poate iesi in traseu cu calatori, cum ar fi instalatia de climatizare, instalatia de taxare, sistemele de informare calatori, etc.

Defectiunile aparute la aceste echipamente pot genera pericole in desfasurarea transportului de calatori astfel incat, asa cum se obișnuiește in domeniul auto, defectiunile repetate la instalatiile vitale duc la retragerea in service a tuturor autovehiculelor din aceeași clasa pentru remedieri.

Procentul de 20% reprezentand 20 de autobuze cu defecte majore de acelasi tip nu este acceptabil si in concluzie ne mentinem cerinta din documentatia de atribuire.



3. DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE

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

3.4.1.2. CONDIȚII TEHNICE obligatorii

25. Sistem de încărcare lentă plug-in cu fișe tip CCS ver. 2.0 sau echivalent cu tensiunea de intrare trifazată de 400V, 50Hz și încărcare prin sistem de captare tip pantograf montat pe vehicul, cu acționare pneumatică sau electrică (comandat de la bordul autobuzului), inclus în prețul ofertei, pentru încărcare rapidă a Sistemului Reîncărcabil de Stocare a Energiei Electrice (SRSEE). În prețul ofertei se vor livra și stațiile de încărcare lentă (plug-in) aferente fiecărui autobuz.

Nu se acceptă soluția cu pantograf inversat montat pe stația de încărcare rapidă (care nu este inclusă în prețul contractului).

Se solicită:

Autonomie de 200 km solicitată pentru definiția capacității bateriei cu testul E-SORT.

300.000 km de utilizare sau 5 ani de garanție.
Rezultă o utilizarea medie zilnică de 175 Km / zi.

Autonomia cf. test E-SORT va fi cu 25% mai mare decât cea reală: Dacă utilizarea reală a crescut cu

25%, capacitatea bateriei poate fi calculată Uară a încărcă bateria într-o zi.

Aceasta va fi de 218 km, foarte aproape de cererea de 200 km. În cazul în care cerința de autonomie cf test ESORT se situează în jurul valorii de 220 km, nu este

necesară utilizarea încărcătorului rapid. Sarcina de încărcare rapidă va fi mai mare decât cea a bateriei pentru a rula cu 20 km

mai mult. Nu aceasta este ideea principală a cererii de ofertă. Cerința este capacitate maximă de pasageri cu reducerea greutateții. Costurile de amplasare ale stației de încărcare rapidă este ușor de instalat pe drum sunt mari.

De asemenea, prețul vehiculului crește odată cu pantograful amplasat pe autobuz.

Service-ul și utilizarea au, de asemenea,

Întrebare 16:

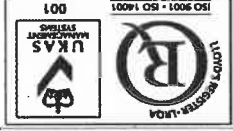
Se solicita eliminarea cerinței de încărcare rapidă.

Răspuns 16:

Autoritatea Contractantă nu este de acord cu solicitarea operatorului economic. Ne menținem punctul de vedere exprimat prin documentația de atribuire.
Sistemul de exploatare este flexibil și permite organizarea utilizării autobuzelor electrice pe liniile stabilite prin documentația de atribuire astfel încât în anumite situații este necesară încărcarea rapidă prin dispozitive montate în traseu.
Acestea sunt în sarcina beneficiarului și vor fi puse treptat în funcțiune în funcție de livrarea autobuzelor.



	<p>probleme legate de disponibilitatea redusă și de costul serviciilor. Fără unitatea de încărcare rapidă (pantograf), vehiculul va răspunde mai eficient la cerința privind greutatea redusă.</p>	
<p>Întrebare 17: 3.4.1.5.5.32.2 ASIGURAREA MICROCLIMATULUI PE TIMP DE VARA DE VARA Ventilația naturală a sufragerei se va realiza prin ferestrele glisante ale geamurilor laterale și prin trapele de ventilație amplasate în tavan cu vedere directă din salonul autobuzului electric (se vor amplasa trape sau alte sisteme de ventilație). Acționarea trapei va permite selectarea a trei dintre pozițiile de deschidere a acestora (înainte, înapoi și trapa complet deschisă). În cazul în care se utilizează conducta de aer cuventilator, este posibilă funcționarea automată sau manuală. În cazul în care platonul salonului are un tavanfals, lângă fiecare trapă vor fi prevăzute difuzoare pentru a direcționa aerul proaspăt, în timpul mersului, direct către pasageri.</p> <p>Răspuns 17: In caietul de sarcini nu se menționează utilizarea trapei de ventilație din platon ca ieșiri de siguranță. Prevederile menționate de către operatorul</p>	<p>Trapele de acoperiș pot fi folosite ca ieșiri de urgență. Nu se recomandă ieșirea de pe acoperișul vehiculelor electrice; pe acoperiș se află o multime de echipamente de înaltă tensiune. Aceasta va reprezenta un pericol pentru pasageri. În loc de trape de acoperiș, am recomandă permiterea utilizării unităților de ventilație tip ciuperca. Aceste echipamente se deschid și se închid automat sau pot fi controlate manual pentru a face să circule aerul. Unitățile dispun de ventilațoare de circulație a aerului pentru a mari eirculația aerului proaspăt necesar.</p> <p>pe domeniul de aplicare al ECE RI 07. Aceasta cerința nu se regăsește în manuală. În cazul în care platonul salonului are un tavanfals, lângă fiecare trapă vor fi prevăzute difuzoare pentru a direcționa aerul proaspăt, în timpul mersului, direct către pasageri.</p>	<p>3.4.1.5.5.32.2 ASIGURAREA MICROCLIMATULUI PE TIMP DE VARA Ventilația naturală a salonului va fi realizată prin geamurile culisante ale ferestrelor laterale și prin trapele de ventilație amplasate în platon cu vedere directă din salonul autobuzului electric (trapele vor fi amplasate și vor avea dimensiunile conform Regulamentului CEE-ONU R 107). Acționarea trapei va permite selectarea a trei poziții de deschidere ale acestora (spre înainte, spre înapoi și trapa total deschisă). Dacă platonul salonului este cu tavan" fals, în dreptul fiecărei trape se vor prevedea difuzoare pentru dirijarea aerului proaspăt, în timpul mersului, direct spre călători.</p>



<p>economic sunt diferite fata de cele ale caietului de sarcini urcat pe SEAP. Consideram ca operatorul economic nu analizeaza documentatia de atribuire aferenta acestei proceduri. Conform caietului de sarcini 3.4.1.5.32.2. ASIGURAREA MICROCLIMATULUI PE TIMP DE VARA „Ventilatia naturala a salonului va fi realizata prin geamurile culisante ale ferestrelor laterale.” In situatia in care prevederile legale privind numarul minim de iesiri de siguranta este respectat, ofertantul poate realiza un sistem de ventilatie naturala in salonul de calatori astfel incat sa indeplineasca cerintele minime privind microclimatul.</p>	<p>Vehiclele electrice nu emit nicio emisie de gaze de esapament. Din acest motiv, Directiva 2009/33 nu are legatura directa cu vehiculele electrice %100.</p>	<p>7.1. 7.1. CONFORMITATEA CU REGULAMENTUL CEE-ONU - Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic</p>
<p>Intrebare 18: Se va elimina</p> <p>Raspuns 18: Directiva 2009/33/CE este mentionata ca si document de referinta avand in vedere ca se refera la contractele de cumparare de vehicule de transport rutier (autobuze categoria M3) incheiate de autoritati contractante.</p>	<p>Nu este obligatoriu pentru tipul de vehicul M3.</p>	<p>Regulamentul CEE-ONU R 30 - Dispozitii uniforme privind omologarea anvelopelor pentru</p>
<p>Intrebare 19: Se va elimina</p>		

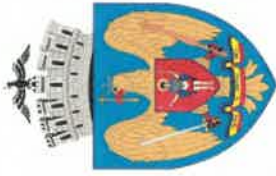


<p>Răspuns 19: Regulamentul menționat nu se regăsește în caietul de sarcini. Consideram ca operatorul economic nu analizează documentația de atribuire aferentă acestei proceduri.</p>		<p>autovehicule și remorci</p>
<p>Întrebare 20: Directiva 1003/2010 - Dispoziții pentru omologarea CE de tip a unui autovehicul sau a unei remorci în ceea ce privește spațiul pentru montarea și fixarea plăcuțelor de înmatriculare spate</p> <p>Răspuns 20: Regulamentul menționat nu se regăsește în caietul de sarcini. Consideram ca operatorul economic nu analizează documentația de atribuire aferentă acestei proceduri.</p>	<p>Aceste reglementări nu sunt relevante pentru M3 clasa 1 cu o viteză mai mare de 40 km/h.</p>	<p>Regulamentul CEE-ONU R 69 sau CEE-ONU R70 - Dispoziții uniforme privind omologarea plăcilor de identificare spate pentru vehicule lente (din fabricație) și remorcile acestora;</p>
<p>Întrebare 21: Se va elimina</p> <p>Răspuns 21: Regulamentul menționat nu se regăsește în caietul de sarcini. Consideram ca operatorul economic nu analizează documentația de atribuire aferentă</p>	<p>Nu este relevant pentru tipul de vehicul M3.</p>	<p>Regulamentul CEE-ONU R 117 — Dispoziții uniforme privind omologarea pneurilor în ceea ce privește emisiile sonore de rulare și/sau aderența pe suprafețele umede și/sau rezistența la rulare</p>



acestei proceduri.	<p>Întrebare 22: Se va elimina</p> <p>Răspuns 22: Autoritatea Contractantă NU este de acord cu eliminarea cerinței.</p>	<p>Întrebare 23: Se va elimina</p> <p>Răspuns 23: Autoritatea Contractantă NU este de acord cu eliminarea cerinței.</p>	<p>Întrebare 24: Se va elimina</p> <p>Răspuns 24: Autoritatea Contractantă NU este de acord cu eliminarea cerinței.</p>
Nu este relevant pentru vehiculele care depășesc viteza de 40 km/h.	Nu este obligatorie pentru vehiculele de tipM3 clase 1.	Nu este obligatorie pentru vehiculele de tipM3 clase 1.	Nu este obligatorie pentru vehiculele de tipM3 clase 1.
Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 al Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (Text cu relevanță pentru SEE):	Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privindtahographele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere;	Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele privind perioadele minime de conducere zilnice și săptămânale, pauzele minime și perioadele de repaus zilnice și săptămânale și a Regulamentului (UE) nr. 182/2011. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor.	Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele privind perioadele minime de conducere zilnice și săptămânale, pauzele minime și perioadele de repaus zilnice și săptămânale și a Regulamentului (UE) nr. 182/2011. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor.





PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

❖ SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 7 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebare 1:

1. In fisa de date la capitolul II.2.5 Criterii de atribuire se mentioneaza :., Punctajul acordat pentru fact de evaluare: Garanția extinsă de tip „FULL WARRANTY” (fact de maxim) se acordă astfel: - Pt cea mai mare gar de tip „FULL WARRANTY” ofertată G_{max} se acordă pct maxim $P_{max} = 12$ puncte; - Pt alte valori ale acestui factor, pct se acordă astfel: $P_{ctijn} = (G_{xn} / G_{xmax}) \times 12$ puncte Unde G_{xn} este gar de tip „FULL WARRANTY” oferata in cadrul ofertei „n”, iar G_{xmax} este valoarea garantiei „FULL WARRANTY” care a obtinut pct maxim, (care nu va putea fi mai mare de 8 ani). Perioada minima pentru gar de tip „FULL WARRANTY”, care va fi punctată este de minim 1 an suplimentar perioadei de garanție obligatorie sau 60.000 km. Gar de tip „FULL WARRANTY” oferă suplimentar se va oferta în pachete de câte 1 an, respectiv 60.000 km. Ofertele cu perioada de garanție mai mică decât gar minimă acceptată, cf caietului de sarcini, respectiv de minim 5 ani sau 300.000 Km vor fi considerate neconforme. Se va puncta pe baza angajamentului ferm semnat de către ofertant și deus la ofertă”

Va rugam sa confirmati ca valoarea maxima a garantiei extinse de tip „FULL WARRANTY” ce poate fi punctata este de 3 ani sau 180000 km, in plus fata de garantia minima pentru autobuz in ansamblu, solicitata in caietul de sarcini, respectiv 5 ani sau 300.000 km, respectiv o garantie extinsa maxima de tip „FULL WARRANTY” de 8 ani sau 480000 km.

Răspuns 1:

Punctajul maxim acordat pentru factorul de evaluare GARANȚIE DE TIP „FULL WARRANTY”, suplimentară garanției minime obligatorii, este de 10 puncte, nu de 12 puncte așa cum ați menționat în solicitarea de clarificare.

Conform prevederilor caietului de sarcini se solicită o garanție de tip „FULL WARRANTY” de minim 5 ani sau 300.000 de km (considerând un parcurs de 60.000 km/an) pentru fiecare autobuz și pentru instalațiile de încărcare a autobuzelor. Garanția de tip „FULL WARRANTY” ofertată de 5 ani nu va fi punctată, aceasta fiind cerință minimă obligatorie de îndeplinit conform caietului de sarcini.

Nu se vor puncta în plus garanțiile de tip „FULL WARRANTY” oferate mai mari de 8 ani, astfel valoarea maximă a perioadei de garanție care va fi punctată este de 8 ani.

„Punctajul acordat pentru factorul de evaluare: Garanția extinsă de tip „FULL WARRANTY” (factor de maxim) se acordă astfel:

- Pentru cea mai mare garanție de tip „FULL WARRANTY” ofertata G_{xmax} se acordă punctajul maxim $P_{max} = 10$ puncte;

- Pentru alte valori ale acestui factor, punctajul se acordă astfel:

$$Pct_{jn} = (Gx_n / Gx_{max}) \times 10 \text{ puncte}$$

Unde Gx_n este garanția de tip „FULL WARRANTY” oferită în cadrul ofertei „n”, iar Gx_{max} este valoarea garanției „FULL WARRANTY” care a obținut punctajul maxim (care nu va putea fi mai mare de 8 ani).

Perioada minimă pentru garanția de tip „FULL WARRANTY”, care va fi punctată este de minim 1 an suplimentar perioadei de garanție obligatorie sau 60.000 km. Garanția de tip „FULL WARRANTY” oferită suplimentar se va oferta în pachete de câte 1 an, respectiv 60.000 km.”

Menționăm că în art. 1.1 lit.w) din contract este prezentată definiția „full warranty - garanția totală a funcționării, compusă din garanția minimă obligatorie (minim 300.000 km de la data punerii în exploatare, sau minim 5 ani) plus garanția extinsă oferită pentru autobuzul electric în ansamblu și toate componentele acestuia, conform declarației asumate de către furnizor.”

De asemenea, subliniem faptul că în denumirea factorului de evaluare nu este folosit cuvântul garanție „extinsă” și nici cel de garanție „extinsă maximă”, în consecință sintagma “Garanția extinsă de tip „FULL WARRANTY” (factor de maxim)” se va citi “Garanția de tip „FULL WARRANTY” (factor de maxim)”.

Valoarea întregii garanții de tip „FULL WARRANTY” va fi preluată în contractul ce se va semna cu ofertantul declarat câștigător, precum și în certificatul de garanție al fiecărui autobuz electric livrat.

Exemplu de aplicare a formulei mai sus menționate pentru aplicarea punctajelor în condițiile în care avem 4 ofertanți, fiecare cu o garanție diferită declarată în ofertă, respectiv de 5 ani, 6 ani, 7 ani și 8 ani:

Pentru garanția maximă oferită de 8 ani se vor acorda 10 puncte.

Pentru garanția oferită de 7 ani: 7/8 x 10 puncte se vor acorda 8,75 puncte.

Pentru garanția oferită de 6 ani: 6/8 x 10 puncte se vor acorda 7,5 puncte.

Pentru garanția oferită de 5 ani: nu se va puncta - 0 puncte.

❖ SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 8 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebare 1:

Având următorul conținut: În caietul de sarcini se solicită:

” ofertantul va prezenta copille ” conform cu originalul ” ale certificatului de omologare de tip cu anexe aferente în care sa fie mentionate explicit marca , tipul si denumirea comerciala a autobuzului electric oferat, din care sa rezulte ca :

Autobuzele electrice oferate sunt omologate cu certificate de omologare naționala de tip pentru autovehicule , in categoria M3, emis de către Registrul Auto Roman (RAR)

sau

Autobuzele electrice oferate sunt omologate intr un din statele membre ale UE , de către o autoritate competenta , in categoria M3 ...”

Din analiza acestei cerințe , intelegem ca autoritatea contractanta solicita ca potentialii ofertanti sa detina omologare RAR sau UE pentru tipul de autobuz oferat categoria M3 .

Nu reiese in consecința faptul ca se solicita ca autobuzele sa fie omologate de tip RAR sau UE conform cu toate cerințele/specificațiile tehnice din caietul de sarcini.

Or, este normal, pornind de la omologarea de tip, garantarea livrării autobuzelor omologate conform cu toate specificațiile tehnice din caietul de sarcini, sa se asigure printr o extensie la cerificatul de omologare de tip existent.

Este cazul, spre exemplu, sistemului de captare de tip pantograf care nu este un un subsistem constituent principal, motiv pentru care omologarea autobuzului cu subsistemul de pantograf se poate asigura cu extensie la cerificatul de omologare deja existent, extensie prezentata înainte de livrare .

Drept urmare se impune completarea caietului de sarcini cu urmatoarea precizare :

" Dacă varianta sau versiunea oferată conform cerințelor din prezentul Caiet de sarcini nu se regăsește în cerificatul de omologare de tip, ofertantul va depune la ofertare o Declarație-angajament prin care se obligă să prezinte, cu cel puțin 30 de zile înainte de livrarea primului autobuz electric, o extindere a omologării de tip ce va cuprinde în mod obligatoriu, varianta sau versiunea oferată, conformă cu cerințele Caietului de sarcini însoțită de copia cu semnătură electronică extinsă a cerificatului de omologare CE pentru tipul de vehicul oferat și pentru care se angajează să obțină până la livrare, o extindere a omologării de tip."

In aceste condiții pentru asigurarea unei concurențe reale si in avantajul autoritatii contractante spre a obține mai multe oferte competitive, va rugam sa confirmați ca este suficienta prezentarea la data depunerii ofertelor a cerificatului de omologare pentru tipul de autobuz oferat eliberat de RAR ori o autoritate competenta UE, urmând ca varianta sau versiunea oferata conform cu cerințele din caietul de sarcini sa se prezinte cu 30 de zile inainte de livrare

Răspuns 1:

La pagina 4 din Caietul de sarcini se precizează în mod clar că „Ofertantul va prezenta copile conform cu originalul ale cerificatului de omologare de tip cu anexele aferente în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului electric oferat, din care să rezulte:

•Autobuzele electrice oferate sunt omologate cu cerificat de omologare națională de tip pentru autovehicule, în categoria M3 emis de către Registrul Auto Român (RAR) sau

•Autobuzele electrice oferate sunt omologate într-unul din statele membre ale UE, de către o autoritate competentă în categoria M3.”

Dacă la data limită stabilită pentru depunerea ofertelor autobuzele oferate au doar omologare eliberată de către o autoritate competentă dintr-un stat membru al UE, ofertantul declarat câștigător are obligația de a întreprinde toate demersurile necesare în vederea acordării de către Registrul Auto Roman (RAR) a numărului național de registru (în conformitate cu Ordinul MTCT nr. 2132/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere și certificarea autenticității vehiculelor rutiere - RNTR 7, cu

modificările și completările ulterioare). Numărul național de registru se va obține până la data livrării capului de serie la beneficiar, pe cheltuiuala și pe riscul Furnizorului și fără a afecta termenul de livrare

La data depunerii ofertelor se solicită „certificatul” împreună cu anexele acestuia, dar în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului. Practic, prin aceste anexe la certificatul de omologare, se identifică ce variantă, versiune de autobuz de serie este omologat de către furnizor, precum și subsansamblele care sunt prezente pe autobuzul de serie și sunt deja omologate în ansamblul autobuzului electric la data depunerii ofertei.

CertIFICATELE DE OMOLOGARE SUNT DOCUMENTE LEGALE PRIN CARE VEhicULUL „PRIMEȘTE” DREPTUL DE LA AUTORITATEA DE OMOLOGARE A STATULUI RESPECTIV, DE A CIRCULA PE DRUMURILE PUBLICE.

Solicitarea din caietul de sarcini de prezentare la data depunerii ofertei, a certificatului de omologare și anexele acestuia pentru autobuzul electric oferat se referă la vehiculul de serie omologat.

Solicitarea anexelor certificatului de omologare nu face altceva decât să clarifice, de exemplu pentru pantograf că pot exista următoarele situații posibile:

- dacă pantograful este prezent în anexele certificatului de omologare, atunci acest aspect este bifat ca și cerință îndeplinită de către autoritatea contractantă (comisia de evaluare);
- dacă pantograful nu este prezent în anexele certificatului de omologare, dar ofertantul își asumă prin propunerea tehnică că va dota autobuzul oferat cu acest subsansamblu, ofertantul va depune la ofertare o Declarație-angajament prin care se obligă să prezinte, conform standardului de firma elaborat de furnizor și avizat de Autoritatea Contractantă și anterior obținerii numărului național de registru, documentul de omologare de tip emis de o autoritate de omologare, prin care se dovedește existența acestui subsansamblu pe autobuzul oferat. La livrarea primului autobuz electric, se vor prezenta conform documentației de atribuire inclusiv certificatul de omologare a autobuzului cu anexele acestuia, actualizate conform dotării autobuzului cu subsansamblele asumate de furnizor prin propunerea tehnică conform cerințelor autorității contractante.

Declarația-angajament cu semnătură electronică extinsă va însoți certificatul de omologare al autobuzului de serie și anexele acestuia și se va constitui ca anexă la contract.

Atasăm formularul Declarație-angajament pentru obținerea omologării autobuzului conform cerințelor Caietului de sarcini.

❖ SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 9 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebare 1:

Subiect: decalare termen depunere oferte

Având în vedere complexitatea și volumul documentelor ce trebuie prezentate la data depunerii ofertelor, va rugăm să prelungiți termenul de depunere a ofertelor cu minim 30 de zile lucrătoare.

În cazul ofertanților străini, companii din Uniunea Europeană sau din afara UE, timpul pentru pregătirea ofertelor include și realizarea și obținerea traducerilor autorizate pentru documentele depuse, cât și obținerea documentelor eliberate de autoritatea din țara de reședință. Este în interesul autorității contractante de a avea un număr cât mai mare de oferte satisfăcătoare, admisibile și conforme, și ca operatorii economici să aibă la dispoziție un timp suficient și rezonabil pentru a pregăti oferte conforme și eligibile. În caz contrar, autoritatea contractantă ar fi dezavantajată, cerințele de calitate nefiind adecvate.

Având în vedere clarificările eratele postate, considerăm a este necesar ca autoritatea contractantă să aibă în vedere decalarea termenului de depunere a ofertelor.

Va rugăm să aveți în vedere de asemenea importanta produselor furnizate și calitatea ofertelor primite fiind un aspect imperativ pentru autoritatea contractantă

Astfel având în vedere toate cele de mai sus, considerăm că este esențială decalarea termenului de depunere a ofertelor cu cel puțin 30 zile, pentru a respecta principiile transparente și tratamentului egal ce guvernează achizițiile publice și de a asigura concurența și prezentarea unor oferte corecte și complete de către mai mulți operatori economici, fapt ce este în interesul autorității contractante.

Considerăm că autoritatea contractantă trebuie să țină cont de complexitatea contractului și de numărul mare de documente necesar a fi traduse atunci când stabilește perioada de timp pentru depunerea ofertelor, ce nu poate fi una foarte scurtă.

Astfel considerăm că ESTE OBLIGATARIU a se decala termenul de depunere a ofertelor cu cel puțin 30 de zile pentru a se asigura egalitate de tratament tuturor operatorilor economici.

Interesul autorității contractante este acela de a asigura o concurență reală, cât mai mare în cadrul procedurilor și de a avea cât mai multe oferte complete și conforme, și nu de a limita accesul operatorilor economici nejustificat astfel încât să depună doar unul sau doi operatori oferte

Răspuns 1:

Anunțul de participare CN1043613/16.06.2022 a fost publicat în SEAP în data de 16.06.2022, iar prin anunțul de tip ERATĂ EN1037637 publicat în SEAP în data de 26.06.2022, Autoritatea Contractantă a prelungit termenul limită pentru primirea ofertelor pentru data de 28.07.2022 (respectiv de pe 18.07.2022 pe 28.07.2022).

Având în vedere:

- ✓ perioada de analiză a ofertelor până la întocmirea raportului procedurii și perioada de până la semnarea contractului de furnizare;
- ✓ graficul de livrare al autobuzelor anexă la contract;
- ✓ respectarea prevederilor contractelor de finanțare nerambursabilă semnate și asumate de către Municipiul București, conform cărora toate cele 100 de autobuze electrice și infrastructură de încărcare necesară acestora să fie pe traseu, respectiv în funcțiune, până la data de 31.12.2023;
- ✓ faptul că Autoritatea Contractantă a ținut cont de clarificările solicitate în procedura recent anulată, pentru întocmirea documentației de atribuire,

Autoritatea Contractantă Nu consideră oportun pentru Municipality prelungirea termenului de depunere a ofertelor, conform celor solicitate de către potențialul ofertant.

De asemenea, ținând cont de volumul caietului de sarcini cât și de faptul că o parte dintre ofertanți trebuie să traducă documentația, pentru a facilita analizarea documentației de atribuire de către potențialii ofertanți, Autoritatea Contractantă a publicat în SEAP caietul de sarcini în format editabil.

Prezenta clarificare conține 53 pagini + Formularul Declarație-angajament pentru obținerea omologării autobuzului conform cerințelor Caietului de sarcini.

Cu stimă,

DIRECȚIA GENERALĂ ACHIZIȚII PUBLICE
DIRECTOR GENERAL
Tinel TICU



Întocmit, 1ex./08.07.2022
Andreea Ivașcu – consilier DGAP

Operator economic
.....
(denumirea/numele)

**DECLARAȚIE PE PROPRIE RĂSPUNDERE – ANGAJAMENT FERM
PRIVIND RESPECTAREA OBLIGAȚIILOR RELEVANTE
PENTRU OBTINEREA OMOLOGĂRII CONFORM CERINTELOR CAIETULUI DE SARCINI**

Subsemnatul(a).....(numele complet), reprezentant (sau imputernicit) al (denumire),
adresa, date de identificare fiscală operator economic), în calitate de(Ofertant / Ofertant asociat / Subcontractant) la procedura de atribuire a contractului de achiziție publică
....., **declar pe propria răspundere că**

**Autobuzul electric ofertat marca, tipul, denumirea comerciala,
ESTE / NU ESTE omologat conform cerințelor din caietul de sarcini.**

Atașez certificatul de omologare de tip însoțit de anexele certificatului de omologare care atesta cele declarate.

Pentru respectarea cerințelor caietului de sarcini declar pe propria răspundere ca în conformitate cu propunerea tehnică atașată vom dota autobuzul electric cu toate subsansamblele din Caietul de sarcini, conform standardului de firma pe care îl vom întocmi și îl vom prezenta spre avizare la Autoritatea Contractantă.

Până la obținerea numărului național de registru de la Registrul Auto Român pentru autobuzul electric ofertat marca, tipul, denumirea comerciala, ne angajăm ferm să prezentăm documentul de omologare de tip emis de o autoritate de omologare, prin care se dovedim ca se îndeplinesc cerințele tehnice conform standardului de firma.

La livrarea primului autobuz electric, vom prezenta conform documentației de atribuire inclusiv certificatul de omologare cu anexele acestuia pentru autobuzul electric ofertat, actualizate conform dotării autobuzului cu subsansamblele asumate de furnizor prin propunerea tehnică conform cerințelor autorității contractante.

Noi,....., declarăm pe propria răspundere, sub sancțiunile aplicabile faptei de fals în acte publice, că datele prezentate privind omologarea autobuzului electric ofertat sunt reale.

Totodată, declarăm că informațiile furnizate sunt complete și corecte în fiecare detaliu și înțelegem că autoritatea contractantă are dreptul de a solicita, în scopul verificării și confirmării declarațiilor, situațiilor și documentelor care însoțesc oferta, orice informații suplimentare în scopul verificării datelor din prezentul angajament.

Data: ____ / ____ / ____

.....
(nume, prenume, semnătură și stampila), L.S.

în calitate de legal autorizat să semneze oferta pentru și în numele

.....
(denumirea/numele operatorului economic)

Prezenta Declarație-angajament cu semnătură electronică extinsa se va constitui ca anexa la contract.

