



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții Publice

Direcția Proceduri

D.P.R. Nr. 130089/09.09.2022

ÎN ATENȚIA OPERATORILOR ECONOMICI INTERESAȚI

REFERITOR: Clarificări la documentația de atribuire privind procedura de licitație deschisă (on-line) în vederea atribuirii contractului având ca obiect "Achiziție a unui număr de 100 de troleibuze cu autonomie"

Procedura de licitație deschisă a fost publicată:

- pe site-ul www.e-licitatie.ro anunțul de participare CN1045960/11.08.2022;
- pe site-ul <http://ted.europa.eu> anunțul de participare publicat în JOUE cu nr. 2022/S 155-440805

Răspunsuri formulate de DIRECȚIA TRANSPORTURI, în calitate de direcție inițiatoare a procedurii de atribuire, prin următoarele adrese:

- Adresa nr. 116377 din data de 25.08.2022;
- Adresa nr. 123797 din data de 06.09.2022;
- Adresa nr. 124150 din data de 06.09.2022;
- Adresa nr. 124276 din data de 06.09.2022;
- Adresa nr. 126058 din data de 06.09.2022;
- Adresa nr. 126058 din data de 07.09.2022;
- Adresa nr. 124524 din data de 07.09.2022;
- Adresa nr. 127936 din data de 07.09.2022;

🚩 SOLICITAREA NR. 1 A UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebarea 1

Referitor la cap 3 din caietul de sarcini:

"Ofertantul va prezenta copiile certificatului de omologare de tip cu anexele aferente în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a troleibuzului ofertat, din care să rezulte că:

Troleibuzele oferite sunt omologate cu certificat de omologare națională de tip pentru autovehicule, în categoria M3, emis de către Registrul Auto Roman (RAR); sau

Troleibuzele oferite 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 troleibuzele oferite 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 sa va

obține până la data livrării la beneficiar a primului troleibuz, pe cheltuiala și pe riscul Furnizorului și fără a afecta termenul de livrare.

Obținerea numărului național de registru de la Registrul Auto Român (RAR) este necesară în scopul eliberării cărților de identitate ale vehiculelor (CIV). Pentru aceasta ofertantul va include în preț plata tuturor taxelor necesare conform legislației române în vigoare ținând cont că livrarea se va face DDP la locația stabilită de Achizitor, prin contract. În cazul neobținerii numărului național de registru din partea RAR (Registrul Auto Român) până la data livrării primului troleibuz, se vor aplica clauzele contractuale privind rezilierea din vina Furnizorului. Troleibuzele oferite vor fi produse de serie. Nu se admit prototipuri sau serii mici de troleibuze.

În cadrul descrierii tehnice, ofertantul va prezenta obligatoriu marca, tipul, varianta și producătorul troleibuzelor oferite, precum și imagini din ' exterior, interior, bord, motor electric, sistem de acționare și comandă etc. ale troleibuzelor oferite."

În vederea evitării unei cerințe restrictive, care poate determina o restrângere a numărului de participanți la procedură sau chiar lipsa de oferte, rugăm autoritatea contractantă să confirme că va accepta odată cu oferta certificatul de omologare de tip europeană/RAR pentru marca, tipul și denumirea comercială a troleibuzului oferit și că se va accepta ca ofertantul să extindă respectiva omologare pentru a integra eventualele diferențe față de varianta oferită. În acest sens ofertantul va depune la ofertare o Declarație-angajament prin care se obligă să prezinte, anterior obținerii numărului național de registru, documentul de omologare de tip emis de o autoritate de omologare, prin care se dovedește includerea eventualelor diferențe pe troleibuzului oferit. La livrarea primului troleibuz, se vor prezenta conform documentației de atribuire inclusiv certificatul de omologare a troleibuzului cu anexele acestuia, actualizate conform dotării troleibuzului cu subansamblele asumate de furnizor prin propunerea tehnică conform cerințelor Autorității Contractante.

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

Răspuns întrebarea 1:

Autoritatea contractantă confirmă că acceptă solicitarea operatorului economic în sensul în care „odată cu oferta operatorul economic va depune certificatul de omologare de tip europeană/RAR pentru marca, tipul și denumirea comercială a troleibuzului oferit.”

Este în sarcina agentului economic să stabilească modalitatea tehnică/administrativă prin care va obține omologarea pentru a integra eventualele diferențe față de varianta oferită.

În acest sens ofertantul va depune la ofertare o Declarație-angajament prin care se obligă să prezinte, anterior obținerii numărului național de registru, documentul de omologare de tip emis de o autoritate de omologare, prin care se dovedește includerea eventualelor diferențe pe troleibuzului oferit. La livrarea primului troleibuz, se vor prezenta conform documentației de atribuire inclusiv certificatul de omologare a troleibuzului cu anexele acestuia, actualizate conform dotării troleibuzului cu subansamblele asumate de furnizor prin propunerea tehnică conform cerințelor Autorității Contractante. Declarația-angajament cu semnătură electronică extinsă va însoți certificatul de omologare al troleibuzului 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 - (Anexa 1).

Întrebarea 2:

Vă rugăm să luați în considerare următorii factori:

-Data anunțului licitației este 11.08.2022 ora 19:03;

-Data limita de depunere a ofertelor este 14.09.2022 ora 15:00;

-Fișa de date specifică o perioadă de 23 zile anterior depunerii ofertelor până la care se pot depune solicitări de clarificări;

-Perioada ofertării se suprapune perioadei vacanțelor;

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 renunțare a depunerii ofertelor.

Cunoscând faptul că această procedură a fost reluată în mai multe rânduri pentru a minimiza riscul anulării și acestei proceduri vă solicităm să prelungiți termenul de depunere al ofertelor cu cel puțin 3 săptămâni.

Răspuns întrebarea 2:

Având în vedere:

- perioada de analiza a ofertelor până la întocmirea raportului procedurii și perioada de până la semnarea contractului de furnizare,
- graficul de livrare al troleibuzelor anexă la contract,
- respectarea prevederilor contractelor de finanțare nerambursabilă semnate și asumate de Municipiul București, conform cărora toate cele 100 de troleibuze să fie pe traseu, respectiv în funcțiune, pana la data de 31.12.2023,

Nu consideram oportun pentru Municipality prelungirea cu cel puțin trei săptămâni a datei depunerii ofertelor, conform celor solicitate de către ofertant.

Totuși, ținând cont de cele justificate în solicitarea de clarificări, propunem prelungirea termenului de depunere a ofertelor cu 12 zile calendaristice, respectiv de pe data de 14.09.2022 până pe data de 26.09.2022.

De asemenea, pentru a facilita analiza documentației de atribuire de către potențialii ofertanți considerăm oportun ca autoritatea contractantă să publice pe SEAP caietul de sarcini în format editabil.

Similar, având în vedere volumul mare al documentației ce va fi depusă în cadrul ofertelor de către posibili ofertanți, propunem ca oferta tehnică, formularul de propunere tehnică completat, cât și răspunsurile la eventualele clarificări ale autorității contractante, să fie depuse de către ofertanți și în format editabil (export pdf), semnate cu semnătură electronică, pentru a facilita respectarea termenelor de către comisia de evaluare.

Întrebarea 3:

În cap. 3.4.1.2 al caietului de sarcini se solicită:

"Troleibuzul va avea o capacitate de transport de minimum 90 de persoane, inclusiv conducătorul auto, dintre care minimum 24 călători pe scaune (calculată la 0,125 m²/călător în picioare, conform Regulamentului CEE-ONU R 107, fără a se depăși greutatea maximă autorizată)."

Vă rugăm să reduceți numărul de pasageri solicitați la minimum 85 persoane; așa cum vă comunicăm și în cadrul consultării pieței solicitarea dumneavoastră este foarte restrictivă având în vedere că troleibuzele cu autonomie prezintă mase adiționale prin prezența bateriilor de tracțiune cu consecințe negative în privința numărului de pasageri.

Răspuns întrebarea 3:

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

Față de procedura de achiziție încheiată în anul 2019 autoritatea contractantă a scăzut capacitatea de transport de la numărul minim de 96 de persoane la 90 de persoane. De asemenea, numărul total de călători (capacitatea de transport) este o caracteristică foarte importantă pentru prestarea serviciului public de transport.

Întrebarea 4:

În cap. 3.4.1.5.24.1 al caietului de sarcini se solicită:

"Motorul/motoarele de tracțiune va/vor asigura performanțele dinamice solicitate și va avea o putere maximă de minim 200 kW/vehicul, proiectată pentru realizarea autonomiei și performanțelor dinamice."

Vă rugăm să acceptați și echiparea cu motorizare de putere minim 160 kW care este standard pentru troleibuze.

Răspuns întrebarea 4:

Autoritatea contractantă este de acord cu solicitarea, astfel cerința din caietul de sarcini în cap. 3.4.1.5.24.1 se va modifica după cum urmează: *"Motorul/motoarele de tracțiune va/vor asigura performanțele dinamice solicitate și va avea o putere de minim 160 kW/vehicul, proiectată pentru realizarea autonomiei și performanțelor dinamice."*

SOLICITAREA NR. 2 A UNUI OPERATOR ECONOMIC

Solicitare clarificări

Întrebarea nr. 1

În cap. 3.4.1.5.32.2 al caietului de sarcini se solicită următoarele:

"Ferestrele laterale cu deschidere, vor fi de tipul geam culisant, cu o înălțime între 300-350 mm."

Vă rugăm să măriți intervalul de dimensiuni până la 365 mm. Vă atragem respectuos atenția că diferența între 350 și 365 este foarte mică și nu va influența negativ funcționalitatea, designul sau confortul pasagerilor.

Răspuns întrebarea nr. 1:

Autoritatea Contractantă este de acord cu solicitarea operatorului economic, astfel *"Ferestrele laterale cu deschidere vor fi de tipul geam culisant, cu o înălțime de 300-365 mm."*

Întrebarea nr. 2

În cap. 3.4.1.5.12.2. al caietului de sarcini se solicită următoarele:

"Platforma va fi marcată cu material reflectorizant înglobat, pentru a fi vizibilă noaptea în poziția „rampă coborâtă”. Nu se permite marcarea cu autocolant."

Furnizorii de rampe nu oferă o modalitate de a marca marginile rampelor fără autocolante, pe care Autoritatea Contractantă nu le permite aici. Banda de avertizare de pe marginile rampelor este folosită în mod obișnuit și din acest motiv vă rugăm să permiteți marcarea cu autocolant a rampei acces pentru cărucioare.

Răspuns întrebarea nr. 2:

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

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

SOLICITAREA NR. 3 A UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebarea nr. 1

1. Referitor la caietul de sarcini, 3.4.1.2, art. 30,

„Nu se acceptă impunerea în procesul tehnologic de întreținere a efectuării unor revizii tehnice planificate zilnice.” și 3.5.1.3. ACTIVITATEA DE CONTROL ȘI ÎNTREȚINERE ZILNICĂ

a. prin activitate de control și întreținere zilnică se înțelege totalitatea lucrărilor executate, de personalul desemnat de Achizitor, ca inspecție tehnică zilnică pentru verificarea stării normale de funcționare a troleibuzului din punct de vedere al siguranței circulației și înlocuirea de piese vitale cu valoare mică (becuri, contacte glisante etc.) sau materiale consumabile (lichid spălare parbriz etc.), conform legislației în vigoare în România privind circulația rutieră și transportul public de călători;

b. activitatea de control și întreținere zilnică se desfășoară în totalitate în locațiile stabilite de Achizitor în anexa la contract;”

Cerințele de mai sus par a fi contradictorii. Vă rugăm să confirmați că sunt permise verificările uzuale zilnice cu scopul asigurării siguranței și stării vehiculului.

Răspuns întrebarea nr. 1:

Cerințele nu sunt contradictorii.

Prin documentația de atribuire se impun condiții de fiabilitate sporită pentru aceste vehicule astfel încât, Autoritatea contractantă nu acceptă revizii tehnice planificate zilnice, cum ar fi înlocuiri de piese, materiale consumabile (uleiuri, filtre sau verificări cu demontări de agregate etc.).

Așa cum este menționat la cap. 3.5.1.3 este vorba despre „inspecție tehnică zilnică pentru verificarea stării normale de funcționare a troleibuzului din punct de vedere al siguranței circulației și înlocuirea de piese vitale cu valoare mică (becuri, contacte glisante etc.) sau materiale consumabile (lichid spălare parbriz etc.)”.

Practic, la ieșirea în traseu a vehiculelor trebuie să respecte legislația circulației pe drumurile publice (O.U.G. 195/2020, art. 7: „Orice vehicul care circulă pe drumurile publice trebuie să corespundă normelor tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și utilizarea conform destinației.”).

Întrebarea nr. 2

În cap. 3.4.1.5.16 și 3.5.1.1 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 întrebarea nr. 2:

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

Întrebarea nr. 3

În cap. 3.4.1.5.21 al caietului de sarcini Autoritatea contractantă 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 întrebarea nr. 3:

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

Întrebarea nr. 4

În cap. 3.4.1.5.24.1 al caietului de sarcini se specifică:

„Motorul/motoarele va/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 reparație generală a motorului/motoarelor și că în această perioadă vor fi permise operațiile de mentenanță uzuale (verificări, schimburi ulei etc.).

Răspuns întrebarea nr. 4:

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.)

Întrebarea nr. 5

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 amploarea unei defecțiuni;
- furt, efracție, incendiu, dezastre naturale (de ex.: inundații);
- factori externi și atmosferici, precum: asfalt, pietre, pietriș, grindină, depuneri chimice, sare, acizi, sucuri de legume etc.

Răspuns întrebarea nr. 5:

Autoritatea Contractantă **NU** este de acord cu solicitarea operatorului economic. Se mențin cerințele prevăzute 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 troleibuz 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 aceasta situație va fi tratată în mod corespunzător.

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

Întrebarea nr. 6

În cap 3.5.1.1 al caietului de sarcini se specifică:

“*Remediarea defecțiunilor în termen de garanție se va realiza fără penalități 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 trimise.*”

Vă rugăm să extindeți termenele la 48 ore respectiv 96 ore (zile lucrătoare), termenele solicitate sunt extrem de scurte și asigurarea acestora va crește considerabil costul de achiziție.

Răspuns întrebarea nr. 6:

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

Troleibuzele îndeplinesc serviciul de transport public de călători, inclusiv în zilele de sâmbătă și duminică și cele declarate ca zile oficiale nelucrătoare (sărbători legale).

Întrebarea nr. 7

În cap. 3.5.1 al caietului de sarcini se specifică:

„În cazul în care în perioada de garanție, o avarie sau o uzură anormală se repetă la un procent mai mare de 6% din troleibuzele livrate, acesta reprezintă un „defect sistematic” de concepție sau de fabricație. În acest caz, Furnizorul este obligat să verifice, să reproiecteze, să înlocuiască sau să repara, pe cheltuiala proprie, elementul defect, la toate troleibuzele.

Dacă după perioada de garanție, o piesă componentă a unui agregat/subansamblu se defectează (rupere, spargere, uzură anormală) la un rulaj mai mic decât fiabilitatea declarată de Furnizor a agregatului/subansamblului în cauză, pentru un procent mai mare de 6% din troleibuzele 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 utilizare a agregatului (subansamblului) în cauză.

Furnizorul va fi responsabil pe întreaga durată normală de utilizare a troleibuzului de remedierea viciilor ascunse de material, concepție sau execuție pentru troleibuz ca ansamblu cât și pentru toate agregatele, sistemele și echipamentele sale, pe cheltuiala sa.

Pe perioada de garanție, Furnizorul va înlocui sau va repara pe cheltuiala sa toate elementele cu defecte de material sau de concepție.”

Autoritatea contractantă solicită o perioadă lungă de garanție, 60 de luni. Apariția aceluiași 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 întrebarea nr. 7:

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

Autoritatea contractantă își menține solicitarea din documentația de atribuire, deoarece troleibuzele efectuează transport public de călători și trebuie să îndeplinească, fiecare în parte, condițiile legale pentru admiterea în circulație pe drumurile publice din România conform legislației în vigoare.

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

Întrebarea nr. 8

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

Răspuns întrebarea nr. 8:

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 troleibuzului 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 AII”.

Întrebarea nr. 9

În capitolul 3.4.1.2, punctul 5 al caietului de sarcini, se solicită următoarele:

„Rampă cu acționare mecanică sau electrică, pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă, cu sistem de protecție împotriva plecării troleibuzului cu rampa deschisă.”

În același timp în capitolul 3.4.1.5.10 se cere:

„Podeaua troleibuzelor trebuie să fie realizată în varianta coborâtă pe toată suprafața disponibilă pentru călătorii în picioare, iar ușa din mijloc trebuie să fie prevăzută cu rampă cu acționare manuală pentru urcarea persoanelor cu dizabilități.”

Vă rugăm să confirmați că rampa de acces pentru persoane cu dizabilități poate fi cu acționare manuală.

Răspuns întrebarea nr. 9:

Autoritatea contractanta confirmă că rampa de acces pentru persoane cu dizabilități poate fi cu acționare manuală.

Întrebarea nr. 10

În cap. 3.4.1.2, punctul 25 al caietului de sarcini se solicită ca postul de conducere să fie prevăzut cu un compartiment frigorific pentru păstrarea alimentelor de volum 2x2 l.

Vă rugăm să confirmați că veți accepta și soluția cu un compartiment frigorific standard de volum 2x1,5l.

Răspuns întrebarea nr. 10:

Autoritatea contractantă este de acord cu solicitarea operatorului economic.

Întrebarea nr. 11

În cap. 3.4.1.5.1.2 al caietului de sarcini se solicită următoarele:

„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 cu dimensiunile minime de 1,5 m x 0,5 m sau se poate opta pentru orice altă soluție tehnică care să asigure vizibilitatea plăcuței și să împiedice deteriorarea în timp, vandalizarea sau furtul acesteia. Soluția tehnică va fi prezentată de furnizor, în vederea definitivării de către Achizitor, în faza de avizare a standardului de firmă. Realizarea plăcutelor metalice nu cad în sarcina furnizorului.”

Vă rugăm să specificați dacă plăcuța trebuie să fie montată pe exteriorul autobuzului sau înăuntru autobuzului, cu fața spre exterior.

Răspuns întrebarea nr. 11:

Prevederea din Caietul de sarcini se referă la exteriorul troleibuzului.

Întrebarea nr. 12

În cap. 3.4.1.5.4 al caietului de sarcini se solicită:

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

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

Răspuns întrebarea nr. 12:

Autoritatea contractantă este de acord cu solicitarea, cu condiția ca troleibuzul să fie omologat în această varianta de echipare.

Soluția tehnică aleasă de furnizor va fi avizată de către autoritatea contractantă împreună cu standardul de firma al produsului.

Întrebarea nr. 13

În cap. 3.4.1.5.19 al caietului de sarcini 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/oră.”

Vă rugăm să confirmați că veți accepta și soluția cu ridicarea vehiculului pe ambele axe la o viteză mai mică de 15 km/oră.

Răspuns întrebarea nr. 13:

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

Întrebarea nr. 14:

În cap. 3.4.1.5.20 al caietului de sarcini 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 confirmați că soluția prin care se va asigura aceeași funcționalitate și bazată doar pe valve automate pentru purjarea sistemului pneumatic (în cazul folosirii valvelor automate nu este nevoie de a folosi valve manuale) fără rezervor colector va fi permisă și acceptată. În această soluție lichidul purjat este apă pură, astfel nu există poluare a mediului înconjurător.

Răspuns întrebarea nr. 14:

Combaterea poluării prin orice mijloace este obligație legală și în acest sens, proiectantul și fabricantul instalației de aer comprimat (pneumatică) 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 contractanta 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.

Întrebarea nr. 15:

În cap. 3.4.1.5.24.5 al caietului de sarcini se solicită:

„Datorită condițiilor specifice ale transportului public în București troleibuzele trebuie să aibă 2 regimuri de încărcare a bateriilor, exclusiv din rețeaua de contact de 750V c.c., cu variații între - 30% și +20 %:

- *O încărcare staționară din rețeaua de contact (existentă în unitățile de exploatare sau în traseu). Pe perioada staționării de noapte în unitățile de exploatare de maxim 4-5 ore bateriile trebuie să se încarce în modul staționar la capacitate maximă.*

- *O încărcare dinamică la circulația în traseu pe rețeaua de alimentare troleibuze cu o tensiune nominală de 750 Vc.c. cu variații între -30% și +20%. În aceste porțiuni troleibuzul va circula cu energie preluată de la rețeaua de contact troleibuze și în același timp, se vor încărca și bateriile de acumulatori pentru tracțiune.”*

Vă rugăm să confirmați, dacă în afară de încărcare din rețeaua de tracțiune, troleibuzele se vor încărca și prin ieșire 3x400 VDC?

Răspuns întrebarea nr. 15:

Conform Caietului de sarcini, cap. 3 „Alimentarea troleibuzelor se face de la rețeaua de contact de 750 Vcc, - 30%...+20%. alimentată prin stații comune pentru tramvai și troleibuz (minus comun), cât și autonom cu un

Sistem Reîncărcabil de Stocare a Energiei Electrice (SRSEE), format dintr-un grup de baterii electrice de tracțiune și un sistem de management al încărcării/descărcării, îmbarcat pe vehicule.

Atunci când alimentarea troleibuzelor se face de la rețeaua de 750 Vcc, -30%...+20%, aceasta va asigura atât tracțiunea electrică a vehiculului, cât și încărcarea Sistemului Reîncărcabil de Stocare a Energiei Electrice (SRSEE), ceea ce va mări durata de funcționare autonomă a vehiculelor."

„Autonomia troleibuzelor, de minimum 20 km, va fi asigurată în condițiile în care funcționează toate sistemele auxiliare ale vehiculului, inclusiv sistemul de încălzire sau climatizare, la capacitatea maximă de călători, printr-o încărcare pe rețeaua de contact aferentă liniilor în care vor circula, conform Studiului de oportunitate aprobat prin HCGMB 690/2018, inclusiv prin încărcare statică de la rețeaua de contact."

Așa cum se menționează în cap. 3.4.1.5.24.5. ÎNCĂRCAREA BATERIILOR:

„Datorită condițiilor specifice ale transportului public în București troleibuzele trebuie să aibă 2 regimuri de încărcarea a bateriilor, exclusiv din rețeaua de contact de 750V c.c., cu variații între -30% și +20 %”.

Având în vedere cele de mai sus, menționăm că documentația de atribuire nu prevede posibilitatea ca troleibuzele să se încarce „și prin ieșire 3x400 VDC”.

Întrebarea nr. 16:

În cap. 3.4.1.5.27.3 al caietului de sarcini se solicită afișarea pe computerul de bord informație despre „Colmatare filtru aer compresor”.

Vă atragem respectuos atenția, că schimbarea filtrelor de aer compresor este o activitate standard de întreținere și este trecută în plan de mentenanță pentru autobuze electrice. Prin urmare, filtre de aer compresor sunt inspectate și înlocuite regulat și nu este necesară afișarea de informații despre „Colmatare filtru aer compresor” pe bord. Din acest motiv, vă rugăm să ștergeți acesta cerință din caietul de sarcini.

Răspuns întrebarea nr. 16:

Conform Caietului de sarcini, cap. 3.5.1.4. ACTIVITATEA DE ÎNTREȚINERE ȘI MENTENANȚĂ PLANIFICATĂ:

„c. lucrările vor fi executate de personalul desemnat de Furnizor, pe cheltuiala furnizorului, cu materialele, SDV-urile acestuia”.

Răspunderea privind executarea operațiilor de mentenanță planificată este în sarcina și răspunderea furnizorului în totalitate.

Autoritatea contractanta este de acord cu solicitarea operatorului.

Întrebarea nr. 17:

În cap. 3.4.1.5.32.1 al caietului de sarcini se solicită:

„Temperatura în salon și la postul de conducere va putea fi reglată atât prin soft, cât și prin reglaj manual de la postul de conducere.”

Vă rugăm să confirmați dacă veți accepta soluția cu reglarea manuală a temperaturii în cabina șoferului și reglarea de soft în salonul pasagerilor. Din experiența noastră știm că nu există nevoie de reglare manuală a temperaturii în salonul pasagerilor. Chiar se poate presupune, că modificarea neautorizată de către șofer temperaturii în salonul pasagerilor ar putea influența în mod negativ consumul de energie în vehicul – prin setarea unei temperaturi prea scăzute vara sau prea ridicate iarna.

Răspuns întrebarea nr. 17:

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

Întrebarea nr. 18:

În cap. 3.4.1.5.32.1 al caietului de sarcini se solicită:

„Instalația de acționare de la distanță a macazului trebuie să fie prevăzută cu un dispozitiv de realizare a unui curent configurabil pentru rețeaua de contact de valoare limitată 80 A±10 A.”

Vă rugăm să specificați curentul la care nu se va schimba macazul în cazul mersului înainte.

Răspuns întrebarea nr. 18:

Pentru troleibuzele din parcul Societății de Transport București STB S.A., în acest moment această valoare este de aproximativ 30A, având în vedere caracteristicile consumatorilor cu care sunt echipate troleibuzele respectiv, instalația de climatizare, instalația de încălzire, instalație servodirecție, compresor, instalație iluminat etc.

Pentru troleibuzele ce fac obiectul procedurii de achiziție, această valoare va fi definitivată cu ocazia avizării Standardului de firmă și ținând cont de echiparea vehiculelor.

Întrebarea nr. 19:

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°C în salonul troleibuzului la o temperatură a mediului exterior de + 37°C.”

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 întrebarea nr. 19:

Autoritatea Contractanta este de acord cu solicitarea operatorului economic.

Întrebarea nr. 20:

În cap 3.4.1.4.7.2 se specifică:

„Se admite un procent de maximum 5% pentru troleibuze 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 că Autoritatea contractantă intenționează penalizarea lipsei disponibilității la nivelul fiecărei zile pe întreaga flotă, vă solicităm să eliminați din calculul disponibilității a operațiunilor de mentenanță.

Răspuns întrebarea nr. 20:

Conform Caietului de sarcini, cap. 3.5.1.4. ACTIVITATEA DE ÎNTREȚINERE ȘI MENTENANȚĂ PLANIFICATĂ:

„c. lucrările vor fi executate de personalul desemnat de Furnizor, pe cheltuiala furnizorului, cu materialele, SDV-urile acestuia”.

De asemenea, conform Caietului de sarcini, cap. 3.5.1.1. CONSIDERAȚII GENERALE PRIVIND GARANȚIA:

„Manopera de întreținere planificată, revizii tehnice și reparații defecte tehnice conform manualului de întreținere al producătorului va fi efectuată de către personalul desemnat de Furnizor, pe costurile Furnizorului. Furnizorul va asigura operațiunile și calitatea execuției, cu asumarea întregii responsabilități asupra acestora, pentru perioada de garanție tip full warranty.

Furnizorul va asigura pe costurile sale un stoc de materiale și piese, agregate, inclusiv consumabilele (lubrifianți, filtrele aferente etc.) necesare pentru activitatea de remediare a defecțiunilor, întreținere zilnică pe toată perioada de garanție tip FULL WARRANTY.”

Lucrările de mentenanță sunt în totalitate în sarcina și în răspunderea furnizorului, drept pentru care, Autoritatea Contractanta **NU** este de acord cu solicitarea operatorului economic.

Troleibuzele immobilizate din cauze care nu sunt imputabile furnizorului cum ar fi accidente 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 immobilizărilor 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 immobilizării și respectării procentului de 95% de disponibilitate.

Întrebarea nr. 21:

În cap. 3.4.1.5.25.4 al caietului de sarcini se specifică:

„Pentru acționarea compresoarelor de aer, aer condiționat și a servodirecției se vor utiliza motoare fără perii. 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 scurtcircuite 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 întrebarea nr. 21:

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

Autoritatea Contractantă 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.

Întrebarea nr. 22:

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

“Troleibuzul 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%;*
- *Agentei exteriori: praf, ploaie, ceață, noroi, zăpadă, chiciură, gheață, apă cu sare, clorură de calciu, produse petroliere și/sau alți agenți de dezăpezire.*

Ofertantul își va asuma răspunderea privind funcționarea troleibuzului în parametrii declarați în condițiile de mediu existente în București și va completa și semnă 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 întrebarea nr. 22:

Autoritatea Contractantă **NU** este de acord cu solicitarea operatorului economic. Se mențin cerințele prevăzute în documentația de atribuire în sensul că este necesară prezentarea la oferta a angajamentului ferm ca troleibuzul 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 troleibuzelor livrate.

Întrebarea nr. 23:

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

„La finalizarea perioadei de garanție a troleibuzului, conform contractului se va efectua o inspecție/verificare tehnică a fiecărui troleibuz, 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 întrebarea nr. 23:

La finalizarea perioadei de garanție se va verifica fiecare troleibuz 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 minimă de 80% din capacitatea nominală, furnizorul este obligat să remedieze aceasta 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 și reparații pus la dispoziție de către furnizor.

În documentația de atribuire sunt prevăzute echipamentele și agregatele care au termene de garanție diferite de cele ale troleibuzului 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 troleibuzului

SOLICITAREA NR. 4 A UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebarea nr. 1:

În cap. 3.4.1.3.3 al Caietului de sarcini se specifică:

„În condițiile de mediu înconjurător care permit troleibuzelor să rămână uscate și curate, ambii captatori vor fi conectați la cablurile pozitive și negative ale sistemului de contact cu împământare, iar curentul de scurgere din caroseria vehiculului la pământ nu va fi mai mare de 0,2 mA, conform Regulamentului CEE-ONU R 107 – Anexă 12.

-Troleibuzul trebuie să fie echipat cu un dispozitiv de bord care monitorizează permanent pierderea de curent sau tensiunea între șasiu și suprafața drumului. Acest dispozitiv este menit să deconecteze automat circuitele de înaltă tensiune de la sistemul de contact (atunci când troleibuzul este staționar), în cazul în care pierderea de curent depășește 3 mA sau dacă pierderea de tensiune depășește 60 V curent continuu (conform EN 50122-1 sau IEC 62128-1), conform Regulamentului CEE-ONU R 107 – Anexa 12.”

Conform R107, troleibuzele trebuie să îndeplinească doar cerința:

„- Troleibuzul trebuie să fie echipat cu un dispozitiv de bord care monitorizează permanent pierderea de curent sau tensiunea între șasiu și suprafața drumului. Acest dispozitiv este menit să deconecteze automat circuitele de înaltă tensiune de la sistemul de contact (atunci când troleibuzul este staționar), în cazul în care pierderea de curent depășește 3 mA sau dacă pierderea de tensiune depășește 60 V curent continuu (conform EN 50122-1 sau IEC 62128-1), conform Regulamentului CEE-ONU R 107 – Anexa 12.”

Vă rugăm să confirmați că un troleibuz omologat la nivel european conform R107 va fi acceptat de Autoritatea contractantă.

Răspuns întrebarea nr. 1:

Confirmăm că troleibuzul trebuie să respecte prevederile Regulamentului nr. 107 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite în ceea ce privește echiparea cu dispozitive de bord care monitorizează permanent pierderea de curent cu tensiune între șasiu și suprafața drumului, conform cap. 3.4.1.3.3. din Caietul de sarcini, publicat de Municipiul București.

Întrebarea nr. 2:

În cap. 3.5.4. al Caietului de sarcini se specifică:

„Cele două baterii de acumulatori vor avea fiecare capacitatea necesară asigurării alimentării serviciilor auxiliare și trebuie să fie de tipul dryfit cu gel fără întreținere și vor avea o capacitate suficientă pentru a asigura bilanțul energetic pozitiv.”

Vă rugăm să confirmați dacă Autoritatea Contractantă va accepta și baterii de tip EFB.

Răspuns întrebarea nr. 2:

Autoritatea Contractanta **NU** este de acord cu solicitarea operatorului economic.

Autoritatea contractanta menține cerința conform Caietului de sarcini, cap. 3.4.1.5.25.2, întrucât soluția cerută este potrivită tipului de vehicul electric.

↓ SOLICITAREA NR. 5 A UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebarea nr. 1:

În fișa de date a procedurii, precum și în Caietul de sarcini se solicită prezentarea testului E-SORT ciclul 1 pentru demonstrarea consumului de energie al troleibuzului oferat.

„Se va atașa obligatoriu la ofertă buletinul ESORT ciclul 1 (urban greu), în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a troleibuzului cu autonomie oferat, prin care este stabilit consumul specific de energie electrică conform cerințelor din caietul de sarcini.” și

„Consumul se va determina având la bază standardul E-SORT ciclul 1 (urban greu), la funcționarea în modul rețea și cu SRSEE deconectat. Buletinul de încercări în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a troleibuzului oferat, realizat de către un laborator acreditat UE, pe baza procedurii E-SORT, va fi prezentat la ofertă”.

Vă comunicăm următoarele: procedura E-SORT este o extensie a procedurii SORT și se aplică numai unităților autonome de tipul autobuzelor electrice așa cum procedura SORT se aplică autobuzelor (diesel sau hibride). Procedura E-SORT nu se aplică troleibuzelor din mai multe motive:

- în cadrul procedurilor de testare SORT - se specifică: parametrii traseului pe care trebuie să se desfășoare testul este, de exemplu, o secțiune de 1,5 km lungime cu un profil de traseu specific, care în cazul unui troleibuz nu este disponibil (la selectarea unei secțiuni de testare trebuie ținut cont și de faptul că trebuie să existe rețea de alimentare catenară cu anumiți parametri electrici - nu există standardizare a rețelelor de alimentare);

- în timpul condusului troleibuzul poate prelua sau da energie de tracțiune în și din rețeaua catenară și aici în acest din urmă caz apare o problemă constând în faptul că în funcție de condițiile de tracțiune (ce fel de rețea, câte vehicule sunt conectate la rețea, dacă la un moment dat aceste vehicule accelerează (consumă intens), se deplasează fără să accelereze (consum redus) sau frânează (recuperează energie și încarcă rețeaua) etc... în timpul frânării troleibuzul ideal va restitui rețelei energia recuperată în timpul frânării și dacă există o astfel de posibilitate atunci această energie este returnată în rețea, astfel încât nu poate fi tratată ca fiind consumată, dar în situația în care condițiile de rețea sunt nefavorabile (prea multe vehicule frânează sau sunt prea puține vehicule care consumă în același timp), atunci energia nu poate fi redată rețelei de tracțiune și în acest caz aceasta este redirecționată către rezistența de frânare și folosită pentru a genera căldură. În astfel de cazuri, diferența dintre rezultate poate fi de până la 30%, în funcție de starea energetică a rețelei de tracțiune în sine (indiferent de vehiculul testat);

- autobuzele au un rezervor de combustii din care poate fi măsurat consumul în urma procedurii de testare, în mod similar în cazul autobuzelor electrice se poate măsura nivelul de energie din baterii înainte și după testare pentru a determina consumul de energie. Troleibuzele, în schimb sunt concepute pentru a opera majoritar conectate la rețeaua catenară consumul acestora neputând fi determinat cu precizie datorită imposibilității de a măsura precis la nivel de unitate sau de rețea cantitățile de energie folosite/recuperate de către troleibuz. Singura modalitate de a obține valori SORT pentru troleibuze este în modul autonom pe baterii când se poate măsura energia consumată în timpul testului ca fiind diferența dintre valoarea energiei din baterii la începutul testului și valoarea energiei din baterii la sfârșitul testului.

Astfel, organizațiile care realizează proceduri de testare conform SORT pentru autobuze nu realizează acest lucru și pentru troleibuze și chiar dacă s-ar încerca o adaptare non standardizată a procedurii pe un traseu alimentat de la rețeaua catenară (să zicem în cadrul unui oraș care operează troleibuze) atunci faptul că operatorii de transport nu pot opri operarea celorlalte vehicule din rețea (troleibuze sau troleibuze + tramvaie în funcție de specificul local) pe perioada testelor ar conduce așa cum am arătat în obținerea unor rezultate cu valori vast diferite.

Pentru toate aceste motive vă solicităm să acceptați ca alternativă pentru demonstrarea consumului troleibuzelor simulări ale producătorului.

Răspuns întrebarea nr. 1:

Autoritatea Contractantă **NU** este de acord cu solicitarea operatorului economic. Se mențin cerințele prevăzute conform Caietului de sarcini, cap. 3.4.1.4.7.: *"Consumul de energie al troleibuzului (kWh/100km) va fi prezentat în ofertă și va fi confirmat prin buletine de încercări emise de laboratoare acreditate în UE. **Consumul se va determina având la bază standardul E-SORT ciclul 1 (urban greu), la funcționarea în modul rețea și cu SRSEE deconectat. Buletinul de încercări în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a troleibuzului oferit, realizat de către un laborator acreditat UE, pe baza procedurii E-SORT, va fi prezentat la ofertă.**"*

Nu se acceptă ca alternativă pentru demonstrarea consumului troleibuzelor simulări ale producătorului.

Întrucât Consumul de energie reprezintă factor de evaluare, valoarea acestuia prezentată în cadrul ofertei trebuie să fie precisă, rezultată în urma măsurătorilor realizate pe troleibuzul oferit și nu în urma unor simulări ale producătorului.

✚ SOLICITAREA NR. 6 A UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebarea nr. 1:

"Troleibuzul va avea o capacitate de transport de minimum 90 de persoane, inclusiv conducătorul auto dintre care minimum 24 călători pe scaune (calculată la 0,125m²/călător în picioare), conform Regulamentului CEE-ONU R. 107, fără a se depăși greutatea maximă autorizată."

Conform cerințelor de omologare europene, încărcătura pe axa spate nu poate depăși 11,5 tone, ceea ce duce în acest caz la diminuarea numărului de pasageri sub 90 și nici un producător nu poate îndeplini această cerință. În Franța a fost făcută o derogare în licitația de atribuire troleibuze de la 11,5 t au acceptat 13 t pentru a putea încărca 90 pasageri.

Dorim să ne confirmați ce greutate acceptați pe axa spate respectiv, de 11,5 tone sau 13 tone.

Răspuns întrebarea nr. 1:

Prin Caietul de sarcini cu numărul 118367/25.02.2022 aprobat de către Consiliul de Administrație al Societății de Transport București STB S.A. prin Decizia cu numărul 16/30.03.2022 se prevedea *"Troleibuzul va avea o capacitate de transport de minimum 96 de persoane, inclusiv conducătorul auto, dintre care minimum 24*

călători pe scaune (calculată la 0,125 m²/călător în picioare, conform Regulamentului CEE-ONU R 107, fără a se depăși greutatea maximă autorizată).”

Prin Caietul de sarcini cu numărul 118367/25.02.2022 rev. 2/01.08.2022 modificat de către Municipiul București se prevede „Troleibuzul va avea o capacitate de transport de minimum 90 de persoane, inclusiv conducătorul auto, dintre care minimum 24 călători pe scaune (calculată la 0,125 m²/călător în picioare, conform Regulamentului CEE-ONU R 107, fără a se depăși greutatea maximă autorizată).”

Autoritatea contractantă **NU** este de acord cu solicitarea operatorului economic.

Se mențin cerințele prevăzute conform Caietului de sarcini, ținând cont de faptul că numărul total de călători (capacitatea de transport) este o caracteristică foarte importantă pentru operatorul de transport și de faptul că, costurile de exploatare trebuie să fie acoperite de un număr cât mai mare de călători.

Întrebarea nr. 2:

Echiparea troleibuzului cu acționare cu invertor cu tranzistoare IGBT (insulated-gate bipolar transistor) și motor/motoare asincron/asincrone trifazate cu rotor în scurtcircuit și sistem de comandă și control cu microprocesor (nu se admit oferte de troleibuz cu schemă reostatică cu contactori sau chopper).

Cererea este de motor asincron. Motoarele sincrone sunt superioare cu mult celor asincron, având avantaje net superioare asupra celor asincron: mentenanță mai simplă, motor mai rezistent în timp, accelerație liniară continuă...etc.

Vă rugăm să acceptați în licitație participarea atât a motorului asincron, cât și a celui sincron.

Răspuns întrebarea nr. 2:

Autoritatea contractantă **NU** este de acord cu solicitarea operatorului economic.

Ne menținem cerința din Caietul de sarcini privind dotarea troleibuzelor cu motor/motoare de tracțiune asincron/asincrone trifazate cu rotor în scurtcircuit și stator bobinat, deoarece aceasta este varianta utilizată pe scară largă în tracțiunea electrică, cu fiabilitate ridicată în exploatare și costuri reduse de mentenanță dovedite în timp.

De asemenea, beneficiarul final – STB SA dispune de facilități și personal specializat pentru mentenanța și reparația motoarelor asincrone de tracțiune după expirarea perioadei de garanție a troleibuzelor. Echiparea troleibuzelor cu motoare sincrone va determina cheltuieli suplimentare din partea beneficiarului după expirarea perioadei de garanție, pentru achiziția tehnologiilor de reparație specifice motoarelor sincrone respectiv, specializarea și autorizarea personalului în acest sens, cheltuieli suplimentare care nu pot fi acceptate de către autoritatea contractantă.

📌 SOLICITAREA NR. 7 A UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebarea nr. 1:

În capitolul 3.4.1.4.4 al caietului de sarcini se solicită următoarele:

„Pentru acționarea volanului forța necesară trebuie să fie cât mai redusă (maxim 6 daN la cursa maximă). În cazul remorcării fără servodirecție, forța necesară pentru acționarea volanului nu va depăși valoarea maximă de 10 daN.”

Vă rugăm să confirmați că va fi acceptată forța respectivă conform R79.

Răspuns întrebarea nr. 1:

Troleibuzul trebuie să respecte prevederile Regulamentului CEE-ONU R79 - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește echipamentul de direcție.

Întrebarea nr. 1:

Fișa de date a achiziției nu prevede în mod expres acordarea unei plăți în avans.

Având în vedere prevederile HG nr. 264/2003 pentru efectuarea de plăți în avans din fonduri publice, complexitatea contractului și situația economică curentă la nivel mondial, este importantă acordarea unei plăți în avans furnizorului câștigător înainte de începerea demersurilor pentru achiziționarea de materii prime necesare începerii producției.

Considerăm că, similar procedurilor anterioare, în cazul plății în avans, numărul de ofertanți va crește, asigurând o concurență efectivă în beneficiul direct al Autorității contractante.

De asemenea, acordarea unei plăți în avans va influența pozitiv prețurile finale ale ofertelor, asigurând astfel respectarea principiului de bază al utilizării eficiente a fondurilor publice.

Având în vedere complexitatea contractului și condițiile din procedurile anterioare derulate de către Primăria Municipiului București, solicităm respectuos Autorității contractante să confirme că prezenta procedură prevede acordarea unui avans către contractant de până la 30% din valoarea contractului, acordat în conformitate cu prevederile HG nr. 264/2003 cu modificările și clarificările ulterioare.

Răspuns întrebarea nr. 1:

Autoritatea contractantă **NU** consideră oportună acordarea unui avans de până la 30% din valoarea de furnizare a 100 de troleibuze întrucât Contractul de finanțare nerambursabilă nr. 39/N/GES/31.12.2018, încheiat cu Administrația Fondului pentru Mediu nu cuprinde sume alocate avansului de până la 30%.

Întrebarea nr. 2:

Secțiunea III.1.3.a) Capacitatea tehnică și/sau profesională

Informații și/sau nivel(uri) minim(e) necesare pentru evaluarea respectării cerințelor menționate:

Pentru contractele de achiziție de bunuri: executarea de livrări de tipul specificat.

Ofertanții trebuie să demonstreze că în ultimii 3 ani, la calculul perioadei referitoare la ultimii 3 ani se va avea în vedere data limită de depunere a ofertelor; în situația în care se decalează termenul limită de depunere al ofertelor, perioada aferentă experienței similare (ultimii 3 ani împliniți la data termenului limită pentru depunerea ofertelor) se va extinde în mod corespunzător cu perioada de decalare - Instrucțiunea nr. 2/2017) din care să rezulte că au furnizat produse similare de complexitate comparabilă (ex: autovehicule de transport public cu tracțiune și frânare electrică, troleibuze) cu cele care fac obiectul contractului, în valoare cumulată de cel puțin 39.000.000 lei, fără TVA.

În conformitate cu prevederile art. 2 aliniatul 2 al Instrucțiunii ANAP nr. 2/2017, Autoritatea contractantă stabilește cerințele minime de calificare și selecție, ținând cont de complexitatea, volumul, durata, valoarea și natura contractului de achiziție publică care urmează a fi încheiat, în corelare cu principiul proporționalității, astfel perioada prevăzută pentru demonstrarea experienței similar fiind prevăzută de instrucțiunile ANAP la 3/5 ani, iar în cazuri justificate chiar și cu depășirea acestor limite.

Conform art. 8:

„(1) Este considerată restrictivă formularea de către autoritatea/entitatea contractantă a cerinței minime privind experiența similară prin solicitarea prezentării unui/unor contract(e) similar(e) de furnizare semnat(e)/încheiat(e)/ început(e) strict în ultimii 3 ani, din considerentul că există posibilitatea ca un operator economic să fi semnat/încheiat/ început un astfel de contract în urmă cu mai mult de 3 ani, dar să poată prezenta experiența similară realizată în perioada solicitată.

(2) Solicitarea unei cerințe minime de calificare și selecție referitoare la prezentarea unui contract de achiziție publică de produse similare finalizat în ultimii 3 ani devine restrictivă din considerentul că există posibilitatea ca un operator economic să deruleze un astfel de contract și să furnizeze asemenea produse fără să fi finalizat contractul, în așa fel încât efectele contractului să se răsfrângă asupra perioadei solicitate.”

În conformitate cu precizarea autorității contractante din fișa de date privind calculul în cazul decalării termenului de depunere a ofertelor; art. 13. aliniatul (2) menționează expres pragurile uzuale pentru dovedirea experienței similare în cazul livrării de produse/servicii.

„În cazul în care autoritatea/entitatea contractantă optează pentru calcularea termenului de raportare a experienței similare în conformitate cu prevederile alin. (1) lit. b), dar este nevoită, indiferent de motive, să procedeze la decalarea termenului-limită stabilit pentru depunerea candidaturilor/ ofertelor, publicând în acest sens o erată, limita inferioară a perioadei de 3/5 ani se extinde cu perioada de timp aferentă decalării, urmând a fi considerată îndeplinită cerința pentru toți operatorii care au prezentat dovada finalizării contractului de experiență similară în intervalul de timp nou rezultat.”

Revizuirea cerinței privind livrările de produse similare va permite accesul mai multor operatori economici interesați să participe la procedura de achiziție. În acest fel, se va asigura o concurență în mod efectiv, participarea mai multor producători internaționali de troleibuze, cu calificări similare contribuind în mod direct la o varietate de oferte și prețuri competitive în concordanță cu principiile de bază care guvernează achizițiile publice privind accesul neîngrădit, nediscriminarea și tratamentul egal, transparența și proporționalitatea.

Revizuirea termenului stabilit inițial la 3 ani în cazul clarificărilor/eratelor este întâlnit și în practica altor autorități contractante care au derulat achiziții de mijloace de transport public (de ex. MDLPA prin DGA, care a derulat proceduri de achiziție pentru UAT-uri beneficiare în baza protocolului semnat).

Ofertanții trebuie să demonstreze că în ultimii 5 ani (la calculul perioadei referitoare la ultimii 5 ani se va avea în vedere data limită de depunere a ofertelor; în situația în care se decalează termenul limită de depunere al ofertelor, perioada aferentă experienței similare (ultimii 5 ani împliniți la data termenului limită pentru depunerea ofertelor) se va extinde în mod corespunzător cu perioada de decalare - Instrucțiunea nr. 2/2017) din care să rezulte că au furnizat produse similare de complexitate comparabilă (ex: autovehicule de transport public cu tracțiune și frânare electrică, troleibuze) cu cele care fac obiectul contractului, în valoare cumulată de cel puțin 39,000.000 lei, fără TVA.

Răspuns întrebarea nr. 2:

Autoritatea contractantă are dreptul de a stabili prin documentele achiziției cerințe privind experiența necesară pentru a executa contractul de achiziție publică la un standard de calitate corespunzător.

Cerințele privind capacitatea tehnică și profesională stabilite de autoritatea contractantă pot viza în special existența unui nivel corespunzător de experiență, prin raportare la contractele executate în trecut.

Cerința autorității contractante este formulată în conformitate cu prevederile art. 179 din Legea nr. 98 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, unde se precizează: *”b) lista principalelor livrări de produse efectuate sau a principalelor servicii prestate în cursul unei perioade care acoperă cel mult ultimii 3 ani, cu indicarea valorilor, datelor și a beneficiarilor publici sau privați (...);*

Întrebarea nr. 3:

”Art. 22. PENALITĂȚI, DAUNE-INTERESE

22.3 în cazul în care, din vina sa exclusivă, furnizorul nu își îndeplinește obligațiile asumate prin contract, achizitorul are dreptul de a deduce din obligațiile asumate, pe măsură ce întârzierea crește, o sumă echivalentă cu 0,04% din valoarea produselor nelivrate pentru fiecare zi de întârziere, dar nu mai mult decât valoarea contractului, până la îndeplinirea efectivă a obligațiilor.”

Astfel, cuantumul penalităților de întârziere plătibile în temeiul acestui contract sunt plafonate la valoarea întregului Contract.

Întrucât valoarea Contractului este una semnificativă - considerăm că deducerea unor eventuale penalități de întârziere până la concurența acestei sume este nejustificată și neproporțională, fiind necesară limitarea la un plafon mai mic a ponderii penalităților. Autoritatea contractantă având la îndemână și alte remedii contractuale.

O rată de penalități ridicată va crește riscul prețului oferit și va avea ca rezultat oferte de preț mai mari decât cele anticipate. Din acest motiv, ar fi în interesul public să se modifice rata de penalizare așa cum se solicită.

În cazul în care, din vina sa exclusivă, furnizorul nu își îndeplinește obligațiile asumate prin contract, achizitorul are dreptul de a deduce din obligațiile asumate, pe măsură ce întârzierea crește; o sumă echivalentă cu 0,01% din valoarea produselor nelivrate pentru fiecare zi de întârziere, dar nu mai mult decât valoarea contractului, până la îndeplinirea efectivă a obligațiilor.

Răspuns întrebarea nr. 3:

În jurisprudență s-a admis că autoritatea contractantă stabilește conținutul clauzelor obligatorii **cu respectarea limitelor puterii discreționare recunoscută autorității administrative**, prezența acestor clauze obligatorii fiind subînțeleasă și **decurgând din necesitatea realizării interesului general**. Limitele în cauză sunt însă lăsate la latitudinea autorității contractante care, într-o accepțiune subiectivă, își exercită atribuția de putere publică prin determinarea acelor clauze cu rol de salvagardare a interesului public. Relevante contextului sunt prevederile art. 8 alin. (3) din **Legea nr. 554/2004** a contenciosului administrativ potrivit căroră: **"...la soluționarea litigiilor prevăzute la alin (2) se are în vedere regula după care principiul libertății contractuale este subordonat principiului priorității interesului public..."**.

În acest context, clauza din proiectul de contract, menționată în solicitarea de clarificări, poate fi considerată exorbitantă pentru particulari, derogatorii de la dreptul comun și care consacră puteri sporite în favoarea achizitorului pe considerentul ocrotirii interesului public, dată fiind calitatea aparte a beneficiarului și destinația vizând interesul public al contractului.

Totodată, referitor la procentul diminuat al penalităților contractuale stabilit pentru neîndeplinirea obligațiilor contractuale de către furnizor, procent propus de către operatorul economic interesat de participarea la procedura de achiziție publică la nivelul de 0,01% facem precizarea că, potrivit prevederilor **Legii nr. 72/2013**, art. 4 lit. a sunt calificate ca abuzive clauzele contractuale care: **...exclud posibilitatea aplicării de dobânzi penalizatoare sau stabilesc dobânzi penalizatoare inferioare dobânzii legale penalizatoare..."**.

Întrucât art. 3 alin (2¹) din O.G. privind dobânda legală remuneratorie și penalizatoare pentru obligații bănești, precum și reglementarea unor măsuri financiar-fiscale în domeniul bancar, stipulează clar modalitatea de stabilire a dobânzii legale penalizatoare, respectiv: **"...În raporturile dintre profesioniști și între aceștia și autoritățile contractante, dobânda legală penalizatoare se stabilește la nivelul ratei dobânzii de referință plus 8 puncte procentuale..."**, propunerea formulată în solicitarea de clarificări de către operatorul economic interesat de participarea la procedura de achiziție publică, **nu poate fi luată în considerare**.

Întrebarea nr. 4:

"3. DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE

Sistemul Reîncărcabil de Stocare a Energiei Electrice (SRSEE), cu baterii electrice dispune de un sistem intern de HVAC (încălzire, ventilație și aer condiționat) pentru a funcționa în condițiile de climă din Municipiul București."

Anumite tehnologii de baterii nu au nevoie de răcire; un exemplu este bateria LFP. Acest tip de baterie are o rezistență ridicată la căldură și la factorii de mediu înconjurător. În situația prezentă, mediul înconjurător nu are un efect semnificativ asupra încălzirii bateriei.

Utilizarea bateriei (încărcare/descărcare) crește căldura bateriei reîncărcabile.

Sistemul Reîncărcabil de Stocare a Energiei Electrice (SRSEE), cu baterii electrice poate dispune de un sistem intern de HVAC (încălzire, ventilație și aer condiționat) pentru a funcționa în condițiile de climă din Municipiul București și condițiile de utilizare.

Răspuns întrebarea nr. 4:

Conform următoarelor capitole din Caietul de sarcini cap. 3. DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE „De asemenea funcționarea Sistemului Reîncărcabil de Stocare a Energiei Electrice (SRSEE), cu baterii electrice de tracțiune trebuie să fie asigurată de un sistem specializat de management, comandă și monitorizare (general, pentru tot grupul de baterii de pe vehicul și individual, pentru fiecare baterie de acumulatori în parte), legat la computerul de bord prin rețeaua CAN (magistrala de date a vehiculului).”

- Cap. 3.4.1.4.1. SPECIFICAȚII CONSTRUCTIVE: „Toate subansamblele și componentele care echipează troleibuzul trebuie să aibă o funcționare normală, fără să își modifice performanțele în condițiile de mediu înconjurător în care funcționează vehiculul.”

- Cap. 3.5.4. MEDIUL ÎN CARE ESTE OPERAT PRODUSUL „Ofertantul își va asuma răspunderea privind funcționarea troleibuzului în parametrii declarați în condițiile de mediu existente în București și va completa și semna angajamentul ferm.”

Având în vedere atât cele menționate în Caietul de sarcini, cât și solicitarea din documentația de atribuire ca, la ofertă să fie prezentat un vehicul omologat, ofertantul poartă întreaga răspundere pentru vehiculul proiectat, omologat pe toată durata de serviciu de minim 15 ani.

Întrebarea nr. 5:

”3. DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE

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 certificatului de omologare de tip cu anexele aferente în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a troleibuzului ofertat, din care să rezulte că:

- Troleibuzele oferite sunt omologate cu certificat de omologare națională de tip pentru autovehicule, în categoria M3, emis de către Registrul Auto Român (RAR);

Sau

- Troleibuzele oferite 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, troleibuzele oferite 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 Român (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 sa va obține până la data livrării la beneficiar a primului troleibuz, pe cheltuiala și pe riscul Furnizorului și fără a afecta termenul de livrare.

Obținerea numărului național de registru de la Registrul Auto Român (RAR) este necesară în scopul eliberării cărților de identitate ale vehiculelor (CIV). Pentru aceasta ofertantul va include în preț plata tuturor taxelor necesare conform legislației române în vigoare, ținând cont că livrarea se va face DDP la locația stabilită de Achizitor, prin contract. În cazul neobținerii numărului național de registru din partea RAR (Registrul Auto Român) până la data livrării primului troleibuz, se vor aplica clauzele contractuale privind rezilierea din vina Furnizorului.

Troleibuzele oferite vor fi produse de serie. Nu se admit prototipuri sau serii mici de troleibuz.

În cadrul descrierii tehnice, ofertantul va prezenta obligatoriu marca, tipul, varianta și producătorul troleibuzelor oferite, precum și imagini din exterior, interior, bord, motor electric, sistem de acționare și comandă etc. ale troleibuzelor oferite.

Furnizorul va asigura în prețul contractului polița de asigurare RCA pentru fiecare troleibuz valabilă pe o perioadă de 12 luni de la livrare.

Furnizorul va asigura pe costurile sale numerele și certificatele de înregistrare pentru troleibuzele livrate.

În cadrul omologării de tip UE a troleibuzelor de serie, există o serie de sub-sisteme și componente care diferă de solicitarea beneficiarului/autorității contractante.

Vehiculul care îndeplinește integral cerințele („Troleibuzul are o echipare obligatorie conform prevederilor caietului de sarcini.”) va fi disponibil după testare și certificare. La finalul acestui proces, certificatul de omologare va fi extins și vor fi incluse, de asemenea și caracteristicile personalizate ale vehiculului ofertat.

Solicităm autorității contractante confirmarea faptului că această situație este adecvată, respectiv: Diferențele între vehiculul propus spre ofertare și certificatul de omologare - se vor include în modificările care trebuie efectuate datorită designului și a cerințelor specifice beneficiarului/caietului de sarcini. Prin urmare, producătorul vehiculului și tipul de vehicul vor fi aceleași ca în certificatul de omologare prezentat împreună cu oferta, vehiculul va fi oferit cu modificări la nivelul versiunii variantei, iar vehiculul oferit va fi inclus ulterior în certificatul de omologare extins.

3. DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE

În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 858/2018, Art. 89 Dispoziții tranzitorii "Prezentul regulament nu invalidează nicio omologare de tip a întregului vehicul sau nicio omologare UE de tip acordată vehiculelor sau sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate înainte de 31 august 2020."

Ofertantul vă prezenta copii ale certificatului de omologare de tip cu anexele aferente, în care trebuie să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a troleibuzului oferit, din care să rezulte că:

- Tipul troleibuzelor oferite este omologat cu certificat național de omologare de tip pentru . autovehicule, în categoria M3, emis de Registrul Auto Român (RAR);

Sau

- Tipul troleibuzelor oferite este omologat într-unul din statele membre UE, de către o autoritate competentă, în categoria M3.

Dacă la data limită stabilită pentru depunerea ofertelor troleibuzele oferite 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 Român (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: sa va obține până la data livrării la beneficiar a primului troleibuz, pe cheltuiala și pe riscul Furnizorului și fără a afecta termenul de livrare.

Obținerea numărului național de registru de la Registrul Auto Român (RAR) este necesară în scopul eliberării cărților de identitate ale vehiculelor (CIV). Pentru aceasta ofertantul va include în preț plata tuturor taxelor necesare conform legislației române în vigoare ținând cont că livrarea se va face DDP la locația stabilită de Achizitor, prin contract. În cazul neobținerii numărului național de registru din partea RAR (Registrul Auto Român) până la data livrării primului troleibuz, se vor aplica clauzele contractuale privind rezilierea din vina Furnizorului.

Troleibuzele oferite vor fi produse de serie. Nu se admit prototipuri sau serii mici de troleibuze.

În cadrul descrierii tehnice, ofertantul va prezenta obligatoriu marca, tipul, varianta și producătorul troleibuzelor oferite, precum și imagini din exterior, interior, bord, motor electric, sistem de acționare și comandă etc. ale troleibuzelor oferite.

În cazul în care este necesară extinderea certificatului de omologare a troleibuzului din cauza diferenței dintre vehiculul oferit și certificatul de omologare prezentat, ofertantul declarat câștigător se obliga sa prezinte înainte de livrarea primului vehicul extensia certificatului de omologare emisă de către autoritățile competente din UE și/sau Registrul Auto Român (RAR).

Furnizorul va asigura în prețul contractului polița de asigurare RCA pentru fiecare troleibuz valabilă pe o perioadă de 12 luni de la livrare.

Furnizorul va asigura pe costurile sale numerele și certificatele de înregistrare pentru troleibuzele livrate."

Răspuns întrebarea nr. 5:

Autoritatea contractantă își menține cerința din Caietul de sarcini, în sensul în care „o dată cu oferta operatorul economic va depune certificatul de omologare de tip europeană/RAR pentru marca, tipul și denumirea comercială a troleibuzului oferit.”

Este în sarcina agentului economic să stabilească modalitatea tehnică/administrativă prin care va obține omologarea pentru a integra eventualele diferențe față de varianta ofertată.

În acest sens ofertantul va depune la ofertare o Declarație-angajament prin care se obligă să prezinte, anterior obținerii numărului național de registru, documentul de omologare de tip emis de o autoritate de omologare, prin care se dovedește includerea eventualelor diferențe pe troleibuzului ofertat. La livrarea primului troleibuz, se vor prezenta conform documentației de atribuire inclusiv certificatul de omologare a troleibuzului cu anexele acestuia, actualizate conform dotării troleibuzului cu subansamblele asumate de furnizor prin propunerea tehnică conform cerințelor Autorității Contractante. Declarația-angajament cu semnătură electronică extinsă va însoți certificatul de omologare al troleibuzului 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.

Întrebarea nr. 6:

” 3.4.1.2. CONDIȚII TEHNICE OBLIGATORII

Ferestrele laterale cu deschidere, vor fi de tipul geam culisant, cu înălțime de 300-350 mm: Troleibuzul va respecta reglementările CEE-ONU privind ieșirile de siguranță.

3.4.1.5.3. PARBRIZUL, LUNETĂ ȘI FERESTRELE

Ferestrele salonului trebuie să asigure ventilația în salonul de călători prin geamuri culisante la partea superioară a lor. Ferestrele laterale cu deschidere, minim șase bucăți (pe ambele laterale ale troleibuzului), vor fi de tipul geam culisant, cu o înălțime între 300 - 350 mm, cu excepția geamurilor considerate ieșiri de siguranță. Ferestrele culisante trebuie să fie prevăzute cu sistem de înzăvorăre, pentru situația în care funcționează instalațiile de climatizare (aer condiționat sau încălzire).

3.4.1.5.32.2. ASIGURAREA MICROCLIMATULUI ÎN TIMPUL VERII

Ventilația naturală a salonului va fi realizată prin geamurile culisante ale ferestrelor laterale din salonul troleibuzului.

Ferestrele laterale cu deschidere, vor fi de tipul geam culisant, cu o înălțime între 300-350 mm

Ferestrele de tip culisant pot limita deschiderea ușii apropiate. Pot apărea situații nedorite, legate de siguranța pasagerilor - dacă ușa a fost deschisă și brațul pasagerului se află în partea ferestrei culisante sau se încearcă concomitent deschiderea geamului. Ușa va lovi brațul pasagerului.

În cazul ferestrelor rabatabile, datorită formei înclinate și a înălțimii de amplasare, nu este posibil ca pasagerii să scoată brațul prin partea deschisă. Din acest motiv, fereastra de tip rabatabil este recomandabilă, fiind mai sigură.

Ferestrele de tip culisant se pot deschide pe jumătate din lungimea ferestrei. Aceasta înseamnă o înălțime de 150-175 mm, în raport cu întreaga lungime a geamului lateral. Dar deschiderea geamului basculant poate avea o înălțime de 200-220 mm.

În consecință, geamurile înclinate (rabatabile) asigură o suprafață de deschidere mai mare.

3.4.1.2. CONDIȚII TEHNICE OBLIGATORII

Ferestrele laterale cu deschidere, vor fi de tipul geam culisant sau rabatabil, cu înălțime de 200-350 mm. Troleibuzul va respecta reglementările CEE-ONU privind ieșirile de siguranță.

1.4.15.3. PARBRIZUL, LUNETĂ ȘI FERESTRELE

Ferestrele salonului trebuie să asigure ventilația în salonul de călători prin geamuri culisante și/sau rabatabile la partea superioară a lor. Ferestrele laterale cu deschidere, minim șase bucăți (pe ambele laterale ale troleibuzului), vor fi de tipul geam culisant/rabatabil, cu o înălțime între 200 - 350 mm, cu excepția geamurilor

considerate ieșiri de siguranță. Ferestrele culisante sau rabatabile trebuie să fie prevăzute cu sistem de înzăvorare, pentru situația în care funcționează instalațiile de climatizare (aer condiționat sau încălzire).

3.4.1.5.32.2. ASIGURAREA MICROCLIMATULUI ÎN TIMPUL VERII

Ventilația naturală a salonului va fi realizată prin geamurile culisante și/sau rabatabile ale ferestrelor laterale din salonul troleibuzului.

Ferestrele laterale cu deschidere, vor fi de tipul geam culisant/rabatabil, cu o înălțime între 200-350 mm."

Răspuns întrebarea nr. 6:

Autoritatea Contractantă **NU** este de acord cu solicitarea operatorului economic. Autoritatea contractantă își menține cerința conform Caietului de sarcini.

Întrebarea nr. 7:

"7.1. CONFORMITATEA CU REGULAMENTE CEE-ONU - Regulamentul CEE-ONU R 30

Dispoziții uniforme privind omologarea pneurilor pentru autovehicule și remorci."

Regulamentul menționat nu acoperă vehiculul din cat. M3. Pentru vehiculul din cat. M3 se aplică cerințele Regulamentului nr. 458/2011/CE.

7.1. CONFORMITATEA CU REGULAMENTE CEE-ONU - Regulamentul (UE) nr. 58/2011 pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora cu privire la montarea anvelopelor"

Răspuns întrebarea nr. 7:

Anvelopele vor respecta prevederile legislației aplicabile și vor fi omologate conform Regulamentului ECE-ONU R54.

Întrebarea nr. 8:

"3.4.1.5.23.2 CONDIȚII DE RETRAGERE (COBORÂRE) A CAPTATORILOR

Construcția patinei (casetei demontabile) trebuie să asigure posibilitatea înlocuirii operative în traseu a contactului glisant de către conducătorul de vehicul cu folosirea unor scule sau dispozitive portabile, ușor de manevrat. Ofertantul va prezenta Achizitorului un desen de execuție pentru contactul glisant din ofertă. Durata de funcționare va fi de minim 600 km pentru contactul glisant și minim 20.000 km pentru caseta de fixare a acestuia (patina de contact).

Partea de contact cu pantograful din grilă se va eroda în funcție de cantitatea de apă și de condițiile de utilizare. Calitatea elementelor constructive ale rețelei de contact exercită, de asemenea efecte. Aceste aspecte nu sunt sub controlul producătorului de autobuze. Din acest motiv, valorile duratei de utilizare nu pot fi garantate.

3.4.1.5.23.2 CONDIȚII DE RETRAGERE (COBORÂRE) A CAPTATORILOR

Construcția patinei (casetei demontabile) trebuie să asigure posibilitatea înlocuirii operative în traseu a contactului glisant de către conducătorul de vehicul cu folosirea unor scule sau dispozitive portabile, ușor de manevrat. Ofertantul va prezenta Achizitorului un desen de execuție pentru contactul glisant din ofertă. Durata de funcționare va fi în medie 600 km pentru contactul glisant și 20.000 km pentru caseta de fixare a acestuia (patina de contact)."

Răspuns întrebarea nr. 8:

Autoritatea Contractantă NU este de acord cu solicitarea operatorului economic. Autoritatea contractantă își menține cerința conform Caietului de sarcini.

Conform prevederilor Caietului de sarcini, cap. 3.5.1.1. CONSIDERAȚII GENERALE PRIVIND GARANȚIA, „Ofertantul va lua în calcul un parcurs mediu anual de 60.000 km/troleibuz.”, ceea ce înseamnă că 600 km reprezintă aprox. 3 zile de exploatare.

Întrebarea nr. 9:

"3.4.1.3.2. CONDIȚII SPECIALE OBLIGATORII

Toate echipamentele electrice și electronice de pe troleibuz, precum și troleibuzul în ansamblu, se vor încadra în normele admise de radiație și compatibilitate electromagnetică (conform Directivei 2014/53/EC, care stă la

23

baza standardului SR EN 300 328 72.1.1:2016 Compatibilitate electromagnetă și probleme ale spectrului radio ERM).”

Pentru domeniul de aplicare al autobuzelor și troleibuzelor, în Uniunea Europeană cerința pentru omologare este ca acestea să îndeplinească dispozițiile Regulamentului CEE-ONU R 10 - dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește compatibilitatea electromagnetă.

3.4.1.3.2. CONDIȚII SPECIALE OBLIGATORII

Toate echipamentele electrice și electronice de pe troleibuz, precum și troleibuzul în ansamblu, se vor încadra în normele admise de radiație și compatibilitate electromagnetă (conform Directivei 2014/53/EC, care stă la baza standardului SR EN 300 328 72.1.1:2016 Compatibilitate electromagnetă și probleme ale spectrului radio ERM) sau Regulamentul CEE-ONU R 10 - dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește compatibilitatea electromagnetă.

Răspuns întrebarea nr. 9:

Autoritatea contractantă își menține cerința conform Caietului de sarcini, cap. 3.4.1.3.2. din Caietul de sarcini „Troleibuzul în ansamblu și echipamentele de pe troleibuz trebuie să corespundă, din punctul de vedere al compatibilității electromagnetice, cerințelor impuse de Regulamentul 10 al Comisiei Europene privind compatibilitatea electromagnetă și HG 487/2016 privind compatibilitatea electromagnetă.”

Întrebarea nr. 10:

3.4.1.3.2. CONDIȚII SPECIALE OBLIGATORII

Supratemperatura (definită ca diferența dintre temperatura măsurată pe carcasa echipamentului după 8 ore de funcționare și temperatura atmosferică) pentru agregatele și dispozitivele din echiparea troleibuzului, nu trebuie să depășească 45°C.

Cerința nu este clară. Rugăm clarificați.

Temperatura carcasei echipamentului minus temperatura atmosferei poate fi de maxim 45°C, după cum subscria a înțeles textul cerinței.

Supratemperatura sau temperatura carcasei echipamentului nu poate fi de 45°C dacă temperatura atmosferică este de ex. 30-35° C.

Unele componente, de exemplu compresorul, vor avea în mod uzual, în funcționare, o temperatură exterioară ridicată. Suprafața compresorului va avea forma specifică, cu aripioare, pentru disiparea căldurii în atmosferă, în mod normal, în condiții normale de funcționare, această suprafață se poate încălzi până la 90-120°C; acest lucru nu reprezintă o problemă/eroare pentru sistem.

Rugăm autoritatea contractantă să clarifice conținutul cerinței și să precizeze dacă cerința se referă exclusiv la agregatele și dispozitivele aflate în compartimentul pentru pasageri/cabina de conducere. De asemenea, rugăm autoritatea contractantă să aibă în vedere cele menționate mai sus și să modifice conținutul cerinței, având în vedere caracteristicile normale de funcționare ale unor agregate aflate în zone care nu sunt accesibile pasagerilor sau în contact de proximitate cu aceștia.

Răspuns întrebarea nr. 10:

Ofertantul declarat câștigător va răspunde de modul în care se va realiza protecția la supratemperatură pentru agregatele și dispozitivele din echiparea troleibuzului.

Soluțiile tehnice sunt în sarcina proiectantului respectiv, a furnizorului cu condiția respectării cerințelor documentației de atribuire.

Soluția tehnică aleasă de furnizor va fi omologată odată cu produsul.

Întrebarea nr. 11:

3.4.1.3.3. CONDIȚII ELECTRICE

- Izolație: toate componentele electrice și electronice care funcționează cu 750 Vcc, -30%...+ 20% și alte tensiuni în afară de 24 Vcc, trebuie să fie dotate cu dublă izolație, iar buna funcționare a treptelor de izolație trebuie să fie monitorizată de computerul de bord.”

Va fi necesară o izolație dublă la pantograf și la invertorul care este conectat la pantograf. Restul vehiculului nu poate fi izolat dublu, deoarece restul vehiculului va arăta ca un autobuz electric. În sistemul e-bus, monitorizarea izolației și deconectarea rapidă a tensiunii înalte sunt suficiente pentru a proteja vehiculul și pasagerii.

3.4.1.3.3. CONDIȚII ELECTRICE

Izolație: toate componentele electrice și electronice care funcționează cu 750 Vcc, -30%...+ 20% trebuie să fie echipate cu izolație dublă, iar buna funcționare a treptelor de izolație trebuie monitorizată de computerul de bord."

Răspuns întrebarea nr. 11:

Conform prevederilor Caietului de sarcini cap. 3.4.1.3.3. „Troleibuzul va respecta în totalitate cerințele Regulamentului CEE-ONU R 107 – Anexa 12 „CERINTE SUPLIMENTARE DE SIGURANTA PRIVIND TROLEIBUZELE”.

Conform Regulamentului CEE-ONU R 107 – Anexa 12 „CERINTE SUPLIMENTARE DE SIGURANTA PRIVIND TROLEIBUZELE”, pct. 3.7. “Componentele electrice conectate la tensiunea de linie trebuie să prezinte, pe lângă izolația lor de bază, o izolație suplimentară față de caroseria troleibuzului, de rețeaua de alimentare cu curent electric de la bord și față de interfețele de semnal.”

Ofertantul răspunde pentru modul de proiectare, realizare și omologare a troleibuzului oferat.

Întrebarea nr. 12:

3.4.1.4.7. SPECIFICAȚII OPERAȚIONALE

Consumul de energie al troleibuzului (kWh/100km) va fi prezentat în ofertă și va fi confirmat prin buletine de încercări emise de laboratoare acreditate în UE. Consumul se va determina având la bază standardul E-SORT ciclul 1 (urban greu), la funcționarea în modul rețea și cu SRSEE deconectat. Buletinul de încercări în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a troleibuzului oferat; realizat de către un laborator acreditat UE, pe baza procedurii E-SORT, va fi prezentat la ofertă.”

Buletinul de testare E-SORT va fi întocmit în funcție de greutatea unității auxiliare a SRSEE și de solicitarea clientului privind sistemul de tracțiune. Din acest motiv, nu se poate furniza până la data prezentării ofertei (în mai puțin de 30 zile) un raport de testare emis de un laborator acreditat pe baza standardului UITP E-SORT pentru vehiculul oferat având la bază cerințele obligatorii ale prezentului caiet de sarcini (troleibuz cu autonomie). Conform art. 159 din Legea 98/2016 cu modificările și completările ulterioare, se vor atașa buletinele de test pe care ofertantul le deține sau alte documente justificative. Odată cu primul vehicul livrat se poate furniza și buletinul de testare pentru vehiculul oferat.

Conform standardului E-SORT, se pot face analogii bazate pe breviare de calcul între cele 3 cicluri de testare și consumul aferent.

3.4.1.4.7. SPECIFICAȚII OPERAȚIONALE

Consumul de energie al troleibuzului (kWh/100km) va fi prezentat în ofertă și va fi confirmat prin buletine de încercări emise de laboratoare acreditate în UE. Consumul se va determina având la bază standardul E-SORT ciclul 1 (urban greu), la funcționarea în modul de rețea și cu SRSEE deconectat. Buletinul de încercări în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a troleibuzului oferat, realizat de către un laborator acreditat UE, pe baza procedurii E-SORT, va fi prezentat cu primul vehicul livrat.

Răspuns întrebarea nr. 12:

Autoritatea Contractantă **NU** este de acord cu solicitarea operatorului economic.

Autoritatea contractantă își menține cerința conform Caietului de sarcini, cap.3.4.1.4.7.:

“Consumul de energie al troleibuzului (kWh/100km) va fi prezentat în ofertă și va fi confirmat prin buletine de încercări emise de laboratoare acreditate în UE. Consumul se va determina având la bază standardul E-SORT ciclul 1 (urban greu), la funcționarea în modul rețea și cu SRSEE deconectat. Buletinul de încercări în

care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a troleibuzului oferat, realizat de către un laborator acreditat UE, pe baza procedurii E-SORT, va fi prezentat la ofertă.”

Întrebarea nr. 13:

”3.4.1.4.74. DURATA DE FUNCȚIONARE ȘI DURATA DE UTILIZARE FĂRĂ REPARAȚII GENERALE:

- Durata normală de utilizare fără reparație generală: minim 8 ani.

Reparația generală constă în schimbarea rulmenților punții și a motorului. Aceasta se poate face în 5 sau 6 ani. Reparația generală nu poate fi echivalată cu schimbarea motorului în cazul vehiculelor diesel sau CNG; din acest motiv, perioada trebuie să fie mai scurtă.

3.4.1.4.7.1. DURATA DE FUNCȚIONARE ȘI DURATA DE UTILIZARE FĂRĂ REPARAȚII GENERALE:

- Durata normală de utilizare fără reparație generală: minim 5 ani.”

Răspuns întrebarea nr. 13:

Durata de utilizare normală este stabilită conform H.G. 439/2004 și conform prevederilor documentației de atribuire este de 8 ani.

Autoritatea Contractantă **NU** este de acord cu solicitarea operatorului economic.

Autoritatea contractantă își menține cerința conform Caietului de sarcini.

Întrebarea nr. 14:

”3.4.1.5.20.1. COMPRESOR”

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.

Conform prevederilor Regulamentului CEE-ONU R13, rezervele de frânare vor fi umplute complet în mai puțin de 8 minute. Acest timp este suficient pentru starea normală de funcționare a autobuzului. Autobuzul poate începe mișcarea fără a atinge presiunea maximă. Din acest motiv, în mai puțin de 3-4 minute, vehiculul poate începe să se deplaseze.

3.4.1.5.20.1. COMPRESOR

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”

Răspuns întrebarea nr. 14:

Troleibuzul trebuie să respecte prevederile Regulamentului CEE-ONU R13 și a tuturor reglementărilor în vigoare și vehiculul va fi omologat conform acestora.

Soluțiile tehnice sunt în sarcina proiectantului respectiv, a furnizorului cu condiția respectării cerințelor documentelor de atribuire.

Soluția tehnică aleasă de furnizor va fi omologată odată cu produsul.

Ofertantul răspunde pentru modul de proiectare, realizare și omologare a troleibuzului oferat.

Întrebarea nr. 15:

”3. DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE

Autonomia troleibuzelor, de cel puțin 20 km, va fi asigurată în condițiile în care toate sistemele auxiliare ale vehiculului funcționează, inclusiv sistemul de încălzire sau de climatizare, la capacitatea maximă de pasageri, printr-o încărcare a rețelei de contact aferente liniilor pe care vor circula, conform Studiului de oportunitate aprobat prin HCGMB 690/2018, inclusiv prin încărcare statică din rețeaua de contact.

3.4.1.5.24.4. AUTONOMIA TROLEIBUZULUI

Se dorește ca masa și volumul bateriilor să fie cât mai mic.

Capacitatea lor se va determina astfel încât să înmagazineze o cantitate cât mai mare din energia recuperată la frânare (se va ține cont de caracteristicile de circulație în București respectiv, frecvența frânarilor-demarărilor). În timpul funcționării autonome, funcționarea instalațiilor de încălzire și aer condiționat se va realiza pe treapta cea mai mică de putere (comutare automată).

Cerința privind conducerea autonomă este în condiții de funcționare a sistemului de încălzire sau de climatizare la nivel maxim sau minim?

Există necorelări în ceea ce privește cerințele în diferite capitole.

Rugăm autoritatea contractantă să confirme că în funcționarea autonomă, instalația de încălzire și aer condiționat se realizează pe cea mai mică treaptă de putere.

3. DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE

Autonomia troleibuzelor, de cel puțin 20 km, va fi asigurată în condițiile în care toate sistemele auxiliare ale vehiculului funcționează, inclusiv sistemul de încălzire sau de climatizare pornit pe treapta de putere minimă, la capacitatea maximă de pasageri, printr-o încărcare pe rețeaua de contact aferentă liniilor pe care vor circula, conform Studiului de oportunitate aprobat prin HCGMB 690/2018, inclusiv prin încărcare statică din rețeaua de contact."

Răspuns întrebarea nr. 15:

Autoritatea Contractantă **NU** este de acord cu solicitarea operatorului economic.

Autoritatea contractantă își menține cerința conform Caietului de sarcini și a Studiului de oportunitate aprobat prin H.C.G.M.B nr. 690/2018, modificata prin HCGMB nr.282/2022.

Întrebarea nr. 16:

"3.5.1.8 DEFECȚIUNI SISTEMATICE ȘI VICII ASCUNSE

Dacă după perioada de garanție, o piesă componentă a unui agregat/ subansamblu se defectează (rupere, spargere, uzură anormală) la un rulaj mai mic decât fiabilitatea declarată de Furnizor a agregatului/subansamblului în cauză, pentru un procent mai mare de 6% din troleibuzele 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 utilizare a agregatului (subansamblului) în cauză.

Corelația dintre defectul sistematic și disponibilitate este greșită. În mod firesc, vor exista reparații, service și revizii periodice identice sau diferite care vor reduce disponibilitatea. Cu toate acestea, defectul sistematic trebuie să fie detaliat la nivelul componentelor sau al pieselor pentru a fi emisă decizia corectă.

În cazul în care aceeași piesă din dosar prezintă mai mult de 20% de defectări, aceasta poate fi evaluată ca fiind un defect sistematic. În cazul în care procentul de defecte este mai mare de 20%, dar disponibilitatea este mai mare de 95%, defectul are o influență redusă asupra vehiculului; din acest motiv, nu poate fi clasificat ca defect sistematic.

3.5.1.8 DEFECTE SISTEMATICE ȘI VITE ASCUNSE

Dacă după perioada de garanție, o piesă componentă a unui agregat/subansamblu se defectează (rupere, spargere, uzură anormală) la un rulaj mai mic decât fiabilitatea declarată de Furnizor a agregatului/subansamblului în cauză, pentru un procent mai mare de 20%, iar coeficientul de disponibilitate este mai mic de 95% din troleibuzele 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 utilizare a agregatului (subansamblului) în cauză."

Răspuns întrebarea nr. 16:

Autoritatea Contractantă **NU** este de acord cu solicitarea operatorului economic.

Autoritatea contractantă își menține cerința conform prevederilor Caietului de sarcini

Defecțiunile sistematice și viciile ascunse nu sunt corelate cu reparațiile curente și reviziile periodice.

Întrebarea nr. 17:

"4. DOCUMENTAȚII CE TREBUIE FURNIZATE ENTITĂȚII CONTRACTANTE ÎN LEGĂTURĂ CU PRODUSUL

B. DOCUMENTE PENTRU AUTOBUZELE LIVRATE:

Ofertantul declarat câștigător va depune la achizitor documentația completă, după cum urmează:

- Certificate de conformitate CE pentru principalele agregate, emise de laboratoare acreditate în UE sau laboratoare autorizate de către organisme acreditate de certificare din România.

Certificarea de conformitate CE este definită pentru produsul care ajunge la utilizatorul final. Sub-sistemul nu este destinat folosirii de către utilizatorul final.

Omologarea UE de tip, prin definiție, acoperă întregul vehicul, inclusiv componentele și subansamblurile acestuia. Componentele fiind astfel omologate în acest mod.

Există câteva situații suplimentare pentru certificarea de conformitate CE pentru conductele presurizate, componentele electronice electrice care au legătură cu sistemul de informare pasageri. Aceste certificate pot fi furnizate adițional utilizatorului final.

1. DOCUMENTAȚII CE TREBUIE FURNIZATE ENTITĂȚII CONTRACTANTE ÎN LEGĂTURĂ CU PRODUSUL

B. DOCUMENTE PENTRU AUTOBUZELE LIVRATE:

Ofertantul declarat câștigător va depune la achizitor documentația completă, după cum urmează:

- Certificate de conformitate CE pentru principalele agregate (dacă este cazul), emise de laboratoare acreditate în UE sau laboratoare autorizate de către organisme acreditate de certificare din România."

Răspuns întrebarea nr. 17:

Autoritatea contractanta este de acord cu solicitarea de clarificare.

**DIRECȚIA GENERALĂ ACHIZIȚII PUBLICE
DIRECTOR GENERAL**

Ticu ~~TINEE~~



Întocmit, 09.09.2022
Andreea BURGHIE – consilier DGAP

Operator economic

.....
(denumirea/numele)

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

Subsemnatul(a).....(numele complet), reprezentant (sau împuternicit) 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

**Troleibuzul oferat marca, tipul, denumirea comerciala,
ESTE / NU ESTE omologat conform cerintelor din caietul de sarcini.**

Atasez certificatul de omologare de tip insotit de anexele certificatului de omologare care atesta cele declarate.

Pentru respectarea cerintelor caietului de sarcini declar pe propria raspundere ca in conformitate cu propunerea tehnica atasata vom dota troleibuzul cu toate subansamblele din Caietul de sarcini, conform standardului de firma pe care il vom intocmi si il vom prezenta spre avizare la Autoritatea Contractanta.

Până la obținerea numărului național de registru de la Registrul Auto Român pentru troleibuzul oferat marca, tipul, denumirea comerciala, ne angajam ferm sa prezentam documentul de omologare de tip emis de o autoritate de omologare, prin care se dovedim ca se indeplinesc cerintele tehnice conform standardului de firma.

La livrarea primului troleibuz cu autonomie, vom prezenta conform documentației de atribuire inclusiv certificatul de omologare cu anexele acestuia pentru troleibuzul oferat, actualizate conform dotării troleibuzului cu subansamblele 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 troleibuzului oferat 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 semnez oferta pentru și în numele

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