PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI
Direcţia Generală Achiziţii Publice
Direcția Derulare și Monitorizare Proceduri de Achiziții Publice

DDMPAP Nr. 165506 /30.09.2026

CĂTRE
OPERATORII ECONOMICI

interesați de participarea la procedura de licitație deschisă on-line privind atribuirea contractului de achiziție publică având ca obiect "Achiziționarea de troleibuze articulate pentru îmbunătățirea și extinderea capacității transportului public de călători în Municipiul București – 100 bucăți"

Referitor la procedura de atribuire a contractului de achiziție mai sus menționat, inițiată prin publicarea anunțului de participare nr. CN1095972 / 01.09.2026, ca urmare a unor solicitări de clarificări primite de autoritatea contractantă din partea unor operatori economici, vă comunicăm în cele ce urmează:

RĂSPUNSUL LA SOLICITĂRILE DE CLARIFICĂRI
formulat de către Direcția Transport
în calitate de direcţie iniţiatoare a procedurii de atribuire

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

Întrebare 1:
Ar accepta autoritatea contractantă o garanție de participare emisă în conformitate cu URDG 758 (Regulile uniforme privind garanțiile la vedere, Publicația ICC nr. 758), cu legea română ca lege aplicabilă?

Răspuns 1:
DA, Autoritatea Contractantă acceptă o garanție de participare emisă în conformitate cu Regulile Uniforme privind Garanțiile la Vedere (URDG 758 - Publicația ICC nr. 758), sub

rezerva respectării cumulative a tuturor cerințelor de fond și de formă stabilite în Documentația de Atribuire.
În conformitate cu Secțiunea III.1.6.a) din Fișa de Date și cu elementele obligatorii prevăzute în Formularul nr. 8 (Model Scrisoare de Garanție de Participare), instrumentul de garantare prezentat trebuie să îndeplinească următoarele condiții obligatorii:

- Să fie guvernat de legea română, iar instanțele competente să fie cele române;
- Să fie emis în favoarea Autorității Contractante (Municipiul București);
- Să fie irevocabil și necondiționat, fiind plătibil la prima cerere scrisă a autorității contractante, pe baza declarației cu privire la culpa persoanei garantate, în situațiile prevăzute de legislație și reluate în Formularul nr. 8;
- Să respecte cuantumul minim solicitat de 4.927.870 lei;
- Să aibă o perioadă de valabilitate de cel puțin 8 luni de la termenul limită de primire a ofertelor.

Operatorul economic poate adapta modelul din Formularul nr. 8 pentru a include mențiunea referitoare la supunerea garanției regulilor URDG 758, fără a altera sau elimina niciuna dintre clauzele obligatorii prevăzute în formatul standard aprobat de Autoritatea Contractantă.

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

Întrebare 1:
Documentația de licitație include un model pentru „SCRISOARE DE GARANȚIE DE PARTICIPARE" (Modelul de formular nr. 8). În ce măsură ar fi acceptabile abaterile de la formularea modelului, în special în cazul în care astfel de abateri sunt impuse de termenii și condițiile standard ale băncii emitente?

Răspuns 1:
Abaterile de la forma textuală a Formularului nr. 8 (Model Scrisoare de Garanție de Participare) sunt acceptabile DOAR în măsura în care acestea reprezintă adaptări strict formale sau de tehnică bancară operată de instituția emitentă, FĂRĂ a modifica, limita sau condiționa în niciun fel cerințele de fond stabilite prin Documentația de Atribuire și de legislația aplicabilă.
Pentru a fi considerat conform, instrumentul de garantare prezentat trebuie să asigure menținerea integrală și nealterată a următoarelor elemente obligatorii din Formularul nr. 8:

1. Caracterul irevocabil și necondiționat al garantării (plătibilă la prima cerere scrisă a Autorității Contractante);
2. Preluarea integrală și fără rezerve a celor 4 cazuri de culpă ale persoanei garantate (literele a, b, b^1 și c din Formularul nr. 8), care atrag executarea garanției;
3. Cuantumul exact al garanției (4.927.870 lei) și perioada de valabilitate de minimum 8 luni de la termenul limită de depunere a ofertelor;
4. Mențiunea expresă că legea aplicabilă este legea română și că instanțele judecătorești române sunt competente să soluționeze orice dispută.

Prin urmare, NU vor fi acceptate clauze sau condiționări standard ale băncii emitente care adaugă formalități suplimentare pentru plată (cum ar fi prezentarea de dovezi suplimentare privind culpa în loc de simpla declarație a autorității), care limitează dreptul de executare sau care contrazic cazurile de culpă menționate în documentație. Inserarea

unor astfel de clauze restrictive atrage declararea ofertei ca neconformă, în conformitate cu prevederile art. 137 alin. (3) lit. a) din H.G. nr. 395/2016.

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

Întrebare 1:

Întrebare referitoare la documentul "Instructiuni_ofertanti_FisaDate_DF1279332" - Ar accepta autoritatea contractantă o garanție bancară bilingvă emisă atât în limba română, cât și în limba engleză, versiunea în limba română având prioritate în cazul unor eventualele discrepanțe?

Răspuns 1:

DA. Autoritatea contractantă acceptă o scrisoare de garanție de participare emisă în format bilingv (română - engleză), cu condiția obligatorie ca versiunea în limba română să aibă prioritate/prevalență absolută în caz de discrepanțe, divergențe sau neconcordanțe de interpretare între cele două limbi.

De asemenea, instrumentul de garantare bilingv prezentat trebuie să respecte în totalitate toate cerințele de fond și de formă solicitate prin Documentația de Atribuire (Secțiunea III.1.6.a din Fișa de Date și Formularul nr. 8 - Model Scrisoare de Garanție de Participare), respectiv:

- Să fie guvernat de legea română, iar instanțele competente să fie cele române;
- Să fie irevocabil și necondiționat (plătibil la prima cerere scrisă a Autorității Contractante);
- Să preia integral toate cazurile de culpă prevăzute în Formularul nr. 8;
- Să respecte cuantumul minim de 4.927.870 lei și perioada minimă de valabilitate de 8 luni de la termenul limită de depunere a ofertelor.

Subliniem faptul că, în conformitate cu Secțiunea IV.2.4 din Fișa de Date, limba în care se derulează întreaga procedură de atribuire este limba română, motiv pentru care comisia de evaluare va analiza și va aplica exclusiv clauzele redactate în limba română.

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

Întrebare 1:

In cadrul capitolelor "3.4.1.31.7 Sistem de supraveghere video" precum si in "3.4.1.31.10 Computer Management trafic" este precizata ca metoda de comunicatie cu serverul sistemului central o metoda de transfer bazata pe comunicatia 4G/5G care trebuie sa fie disponibila in CGMV. Avand in vedere costurile semnificative intre cele doua tipuri de modemuri (4G si 5G) va rugam sa precizati daca este cerut un modem care sa functioneze cel putin in reteaua 4G sau un modem care sa functioneze in reteaua 5G

Răspuns 1:

Asa cum reiese din Caietul de sarcini la pct. 3.4.1.31.7 - Sistem de supraveghere video, echipamentul de tip mDVR (mobile Digital Video Recorder), din componenta subsistemului de supraveghere video se va conecta local cu CGMV (de asemenea instalat in troleibuz), prin conexiune ethernet. CGMV este dotat cu propriul sau modem in tehnologie 4G/5G. Suplimentar fata de modemul 4G/5G prin care comunica CGMV se solicita un alt modem, tot in tehnologie 4G/5G dedicat exclusiv comunicarii intre subsistemul supraveghere video si sistemul central. Tehnologia acestuia trebuie sa fie minim 4G.

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

Întrebare 1:

Daca este cerut in mod explicit ca modemul de date din CGMV sa functioneze si in reteaua 5G, atunci este obligatoriu sa se furnizeze o antena de comunicatie care sa aiba in fapt integrate 5 antene separate conform standardului 5G sau este suficienta furnizarea unei antene cu un singur conector si cu conexiune la reteaua 4G?

Răspuns 1:

Modemul suplimentar aferent sistemului de supraveghere video al troleibuzului va fi in tehnologie minim 4G.

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

Întrebare 1:

In cadrul capitolelor "3.4.1.31.7 Sistem de supraveghere video" si in "3.4.1.31.10 Computer Management trafic" este precizata ca metoda de comunicatie cu serverul sistemului central o metoda de transfer bazata pe comunicatia 4G/5G care trebuie sa fie disponibila in CGMV. Avand in vedere costurile semnificative intre cele doua tipuri de modemuri (4G si 5G), va rugam sa precizati daca este cerut un modem care sa functioneze cel putin in reteaua 4G sau un modem care sa functioneze in reteaua 5G.

Răspuns 1:

Asa cum reiese din Caietul de sarcini la pct. 3.4.1.31.7 - Sistem de supraveghere video, echipamentul de tip mDVR (mobile Digital Video Recorder), din componenta subsistemului de supraveghere video se va conecta local cu CGMV (de asemenea instalat in troleibuz), prin conexiune ethernet. CGMV este dotat cu propriul sau modem in tehnologie 4G/5G. Suplimentar fata de modemul 4G/5G prin care comunica CGMV se solicita un alt modem, tot in tehnologie 4G/5G dedicat exclusiv comunicarii intre subsistemul supraveghere video si sistemul central. Tehnologia acestuia trebuie sa fie minim 4G.

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

Întrebare 1:
In Caietul de sarcini se solicita:

1. "Odata cu oferta, operatorul economic va depune certificatul de omologare de tip (europeană/RAR) pentru marca, tipul şi denumirea comercială a troleibuzului ofertat.

Totodată, in caietul de sarcini, se menţionează:
"Este în sarcina ofertantului declarat castigator să stabilească modalitatea tehnică/administrativă prin care va obţine omologarea pentru a integra eventualele diferente fata de varianta ofertata". "In acest sens ofertantul va depune la ofertare o Declaraţie -angajament (Anexa 7) prin care se obliga sa prezinte, anterior obţinerii numărului naţional de Registru, documentul de omologare de tip emis de o autoritate de omologare, prin care se dovedeşte includerea eventualelor diferente pe troleibuzul ofertat. La recepţia primului troleibuz, se vor prezenta conform documentaţiei de atribuire inclusiv certificatul de omologare a troleibuzului cu anexele acestuia, actualizate conform dotării troleibuzului cu subansamblele asumate de furnizor prin propunerea tehnica conform cerinţelor Autorităţii Contractante .
Din analiza celor de mai sus, rezulta in clar faptul ca la data depunerii ofertei se solicita prezentarea certificatului de omologare de tip (europeană/RAR) pentru marca, tipul şi denumirea comercială a troleibuzului ofertat, dar si faptul ca operatorul economic are ulterior libertatea sa stabileasa modalitatea tehnica/administrativa prin care va obţine omologarea pentru a integra eventualele diferente fata de varianta ofertata, urmând ca omologarea finala sa fie prezentata anterior obţinerii numărului naţional de registru.
In aceste condiţii se recunoaşte implicit faptul că vehiculul ofertat poate suferi modificări tehnice şi de configurare până la momentul livrării, situatie care conduce la concluzia ca obligarea operatorilor economici de a deţine un certificat standard la data depunerii ofertei devine o cerinţă pur formală, golită de conţinut tehnic real, din moment ce documentul depus iniţial nu garantează configuraţia finală a produsului ce va fi livrat
In stransa legătură cu acesta situatie sunt viciaţi Factorii de Evaluare Eficienta Energetica kWh/km pentru sistemul Reincarcabil de stocare a Energiei Electricei SRSEE) 15 p si Capacitatea de transport 12 p.

Mai In clar,
- In Fisa de Date este impus Factorul de evaluare Eficienţă energetică kWh/km pentru care se solicita prezentarea testului Sort 1.

Dar testul de Consum sort 1, este influentat direct de configuratia exacta a vehiculului, cum ar fi de masa si tipul bateriilor, sistemul de propulsie, punţi, caroserie, etc .

In condiţiile in care, operatorii economici au libertatea sa faca orice fel de schimabari fata de vehiculul standard, rezulta ca un astfel de test nu are nicio valoare la momentul depunerii ofertei, ajungadu-se in situatia ca la livrare sa rezulte un alt consum, in funcţie

de schimabrile intervenite in configuraţia vehiculului prin permiterea extinderii omologării intiale.

- In Fisa de date este impus si factorul de evaluare Capacitatea de Transport

La fel si pentru factorul de evaluare capacitate de transport, Vehiculul poate fi omologat iniţial cu un număr de locuri, dar operatorul economic sa si asumne un număr mai mare de locuri cu scopul de a obţine un punctaj mai mare.
Cu alte cuvinte, se acorda un punctaj pentru consumul de energie, dar acesta se poate schimba in funcţie de schimbările ulterioare intervenite in configuraţia vehiculului, se poate ajunge, de asemenea, in situatia acordarii unui punctaj pentru capacitatea de transport prin simpla asumare a operatorului economic fara prezentarea unei dovezi emisa de o autoritate de omologare oficiala, in detrimentul altor operatori economici.

O alta situatie ar putea fi in cazul in care se livreaza un vehicul cu o lungime mai mare cu un număr mai mare de pasageri, situatie in care certificatul de omologare depus iniţial la ofertare nu mai este valabil, la fel si testul de consum SORT 1 nu mai are nicio valoare.

Or, factorii de evaluare in procedura trebuie sa reflecte avantaje economice reale, sa fie relevanţi, clari si fara echivoc, obiectivi si masurabili, in cazul de fata riscând sa fie viciaţi.

Fata de cele mentionate mai sus, in vederea asigurarii unei concurente reale si in avantajul autoritatii contractante cu respectarea principiilor care guverneaza achiziile publice, solicitam:

- sa eliminaţi cerinţa prezentării certificatului de omologare la data depunerii ofertei aceasta constituind doar o bariera artificiala pentru restrângerea concurentei, dupa cum am aratat mai sus.
- in subsidiar sa acceptati ca la data depunerii ofertei sa fie prezentat un certificat de omologare de tip (europeană/RAR) pentru autobuz electric de 18 m, aceeaşi platforma fiind utizata pentru troleibuz, urmând ca extinderea omologării sa fie prezentata inainte de livrarea primului troleibuz, oricum autoritatea contractanta permiţând iniţial adaptarea ulterioara a vehiculului la cerinţele caietului de sarcini.
- sa analizaţi utilitatea factorilor de evaluare eficienta energetica si capacitate de transport prin prisma observaţiilor noastre, considerând ca poate un pret mai scăzut si un termen de garanţie mai mare, ar fi mai utili autoritatii decât un test de consum Sort nerelevant din punct de vedere practic la momentul depunerii ofertei.

Precizam ca solicitarile noastre sunt de natura sa creasca concurenta in avantajul autoritatii contractante, in loc de 2- 3 oferte , se pot primi minim 6 oferte, cu posibilitatea de a achizitiona in plus ulterior inca minim 30 de troleibuze , dat fiind banii alocati pentru achizitia de troleibuze.

Răspuns 1:

Autoritatea Contractantă a analizat observațiile formulate și menține cerințele prevăzute în documentația de atribuire atât în ceea ce privește prezentarea, la depunerea ofertei, a certificatului de omologare aferent vehiculului ofertat, cât și în ceea ce privește factorii de evaluare referitori la eficiența energetică și capacitatea de transport si nu pentru un autobuz electric, asa cum prevede regulamentul E.C.E ONU R107 Anexa 12. Această cerință este justificată de particularitățile tehnice și de reglementare ale troleibuzului. Regulamentul ONU nr. 107 tratează troleibuzul ca vehicul din categoria M2/M3 și prevede, prin Anexa 12, prescripții suplimentare specifice troleibuzelor, inclusiv ca urmare a alimentării electrice de la rețeaua de contact.

Solicitarea certificatului de omologare pentru troleibuz la momentul depunerii ofertei urmărește reducerea riscului ca soluția ofertată să fie bazată pe un vehicul pentru care ulterior să nu poată fi obținută, în configurația contractuală, omologarea necesară pentru exploatarea ca troleibuz.
Riscul de a nu obtine omologarea ca troleibuz a unui vehicul categoria M3 omologat ca si autobuz electric nu este acceptat de catre autoritatea contractanta existând astfel posibilitatea ca atribuirea și implementarea contractului să nu se realizeze cu respectarea termenelor din contractul de finanțare și să depășim perioada de implementare a proiectului.
Certificatul prezentat la data depunerii ofertei trebuie să permită identificarea fără echivoc a mărcii, tipului și denumirii comerciale a troleibuzului ofertat și să ateste omologarea acestuia ca troleibuz, inclusiv conformitatea cu cerințele specifice din Regulamentul CEE-ONU nr. 107, Anexa 12. Posibilitatea actualizării/extinderii documentației de omologare anterior recepției primului vehicul privește numai integrarea eventualelor diferențe de echipare ale configurației ofertate; aceasta nu permite transformarea, ulterior atribuirii, a unui autobuz electric omologat într-un troleibuz și nici modificarea parametrilor tehnici care au făcut obiectul evaluării. Valorile ofertate pentru consum și capacitate constituie angajamente contractuale și trebuie confirmate de documentele finale de omologare și de vehiculul livrat.
Autoritatea Contractantă nu consideră întemeiată concluzia potrivit căreia testul SORT 1 este lipsit de relevanță la momentul depunerii ofertei exclusiv pentru motivul că vehiculul poate necesita ulterior parcurgerea unor proceduri de actualizare/extindere a omologării.
Factorul de evaluare are în vedere performanța energetică a soluției tehnice ofertate, iar valoarea declarată și documentele justificative prezentate de ofertant constituie elemente ale ofertei pe baza cărora aceasta este evaluată.
În acest sens, eventualele modificări/adaptări necesare pentru conformarea vehiculului la cerințele Caietului de sarcini nu pot conduce la diminuarea performanței ofertate și nici la eludarea rezultatului evaluării.
Autoritatea Contractantă precizează că punctajul aferent capacității de transport se acordă exclusiv în baza informațiilor și documentelor solicitate prin documentația de atribuire și nu reprezintă o posibilitate pentru ofertant de a declara în mod arbitrar o capacitate care nu poate fi realizată tehnic și legal pentru vehiculul ofertat.
Numărul de locuri/capacitatea de transport ofertată reprezintă o caracteristică tehnică asumată prin oferta depusă și trebuie să fie compatibilă cu cerințele tehnice ale vehiculului și cu cerințele legale aplicabile acestuia.

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

Întrebare 1:
In caietul de sarcini la pag. 46-47/93, la capitolul **3.4.1.31.8 Sistem automat de taxare** se solicita:

- *„Troleibuzele se vor echipa cu instalaţie automată de taxare, compatibilă cu cea aflată în exploatare la Utilizator, care trebuie să fie alcatuită din minim 4 echipamente de validare a cârdului contactless, montate pe barele de mână curentă verticale de la fiecare dintre cele 4 uşi, echipament de comunicaţie, consolă de bord (se accepta virtuala, integrata in CGMV), antena wireless, receptor GPS. Toate acestea vor fi compatibile cu cele aflate în exploatare la Utilizator. Este obligatoriu ca validatoarele să accepte plata directă cu card bancar contactless, iar sistemul instalat pe troleibuz sa fie total compatibil cu soluţia de plata implementata la entitatea contractanta.";*

- *Echipamentele pentru validarea cardurilor vor avea activată funcţia de validare a cardurilor bancare. ";*

- *„Sistemul automat de taxare instalat pe troleibuz va fi complet integrat funcţional cu Sistemul automat de taxare aflat în exploatare la Utilizator.*
  Aceasta va constitui proba de recepţie la livrarea troleibuzelor. ";

- *„De asemenea, sistemul automat de taxare, instalat pe troleibuz va comunica online datele privind validarile prin cardurile bancare, către banca cu care Utilizatorul are implementata soluţia de plata cu cardul bancar contactless (inclusiv cu carduri bancare emulate prin intermediul smartphone-urilor si smartwatch-urilor)."*

- *„Echipamentul de comunicaţie al sistemului de taxare va fi conectat online prin intermediul modemului in tehnologie minim 4G din computerul de bord. Furnizorul va asigura conectica necesară.";*

- *„Troleibuzele trebuie să fie livrate de Furnizor cu sistemul de taxare în stare de funcţionare.";*

- *„Amenajarea troleibuzului cu sistem funcţional complet de taxare (echipamente, cablare, montare şi configurare echipamente), trebuie să fie inclusă în preţul ofertei."*

Tot in cadrul Caietului de sarcini se mentioneaza pentru alt sistem ITS ce va dota troleibuzul la capitolul 3.4.1.31.3 Sistem de supraveghere video:

- ***„Funcţionalităţile ITS care presupun integrarea cu sisteme externe ale Autorităţii Contractante sau ale operatorului de transport vor fi implementate în baza protocoalelor şi specificațiilor tehnice puse la dispoziţie de Autoritatea Contractantă."***

Solicitare de clarificare:

Având in vedere cerinţele pentru "***Sistemul automat de taxare"*** mentionate la **cap. 3.4.1.31.8** va solicităm clarificarea şi completarea documentaţiei de atribuire, anterior termenului-limită de depunere a ofertelor, cu toate informaţiile tehnice, comerciale şi operaţionale necesare pentru ca flecare operator economic să poată determina, în condiţii egale, obiective şi verificabile, soluţia de compatibilizare/integrare a "instalaţiei automate de taxare" şi costul integral aferent acesteia.
Documentaţia stabileşte în sarcina ofertantului o obligaţie integrală de rezultat privind integrarea şi compatibilitatea, inclusiv suportarea pe propria cheltuială a tuturor adaptărilor hardware, software şi de comunicaţie, însă nu identifică în mod suficient: sistemele/platformele concrete *„aflate în exploatare la Utilizator*" în care trebuie realizată integrarea; administratorii şi integratorii tehnici ai acestora; protocoalele şi interfeţele utilizate;

API-urile şi formatele de date; condiţiile de acces tehnic şi de securitate, procedurile de configurare, certificare şi acceptanţă; licenţele, taxele şi costurile datorate terţilor; condiţiile comerciale în care ofertantul poate obţine acces la sistemele existente, inclusiv termenele şi condiţiile în care terţii implicaţi sunt obligaţi să asigure suportul necesar integrării.
Această lipsă de informaţii este de natură să afecteze în mod direct determinarea soluţiei tehnice şi calcularea preţului ofertat, întrucât obligaţia impusă ofertantului depinde, cel puţin parţial, de accesul la sisteme aflate în administrarea unor terţi şi de intervenţia unor entităţi asupra cărora ofertantul nu are control.
Problema este evidentă în cazul Sistemului Automat de Taxare / e-ticketing, pentru care Caietul de sarcini prevede compatibilizarea/integrarea instalaţiei automate de taxare *"cu cea aflată în exploatare la Utilizator"*/sistemul existent la nivelul STB SA şi suportarea de către ofertant a tuturor costurilor adaptărilor aferente.
In lipsa identificării administratorului tehnic al sistemului, a condiţiilor de acces, a protocoalelor, a cerinţelor de compatibilitate şi a eventualelor costuri impuse de operatorul sistemului existent-STB SA, ofertantul nu poate cunoaşte în mod real şi verificabil întinderea obligaţiei asumate.
In aceste condiţii, cerinţa nu trebuie analizată doar ca o obligaţie tehnică de integrare, ci şi din perspectiva transparenţei, egalităţii de tratament şi concurenţei efective.
Dacă anumite sisteme existente pot fi accesate sau configurate numai printr-un anumit administrator, integrator sau furnizor tehnic, iar condiţiile de acces la respectivele sisteme nu sunt cunoscute tuturor operatorilor economici în mod egal anterior depunerii ofertelor, **există riscul ca operatorii care au deja relaţii tehnice sau comerciale cu aceşti integratori să beneficieze de un avantaj informaţional şi comercial faţă de ceilalţi participanţi.**

Mai mult, transferarea integrală către ofertant a unor costuri care depind de terţi, fără ca valoarea şi condiţiile acestora să fie determinate sau determinabile anterior depunerii ofertei, este susceptibilă să conducă la:
• evaluarea neuniformă a obligaţiilor contractuale;
• includerea unor costuri diferite sau imposibil de estimat în ofertele financiare;
• afectarea comparabilităţii ofertelor;
• asumarea unor riscuri comerciale nedeterminabile;

• restrângerea participării operatorilor care nu deţin acces prealabil la sistemele sau integratorii existenţi.

In consecinţă, solicităm Autorităţii Contractante să comunice, pentru "*Sistemul automat de taxare*" existent la STB SA, în care trebuie integrate troleibuzele ofertate, cel puţin următoarele informaţii:

• denumirea exactă a sistemului/platformei existente;
• entitatea care administrează tehnic şi operaţional sistemul;
• denumirea integratorului/furnizorului tehnic actual, dacă integrarea necesită intervenţia sau acordul acestuia;
• arhitectura de integrare şi specificaţiile tehnice relevante;
• API-urile, protocoalele, interfeţele, formatele de date şi cerinţele de securitate;
• cerinţele hardware şi software obligatorii pentru echipamentele îmbarcate;
• procedura de configurare, autorizare, testare şi acceptanţă;
• eventualele echipamente, licenţe sau componente obligatorii pentru integrare;
• toate taxele, licenţele, costurile de integrare, configurare sau intervenţie datorate administratorului ori integratorului sistemului;
• versiunea actuală a sistemului/back-office-ului cu care trebuie realizată integrarea şi eventualele limitări de compatibilitate relevante;
• specificaţia fluxului EMV existent, inclusiv rolurile validator - gateway - acquirer - back-office şi responsabilităţile fiecărei entităţi;
• mediul de test/sandbox, datele de test şi instrumentele puse la dispoziţie pentru verificarea integrării anterior recepţiei;
• delimitarea responsabilităţilor privind certificarea/recertificarea EMV Level 3 şi eventualele costuri generate de integrarea noilor validatoare în soluţia de plată existentă;
• condiţiile şi persoana/entitatea de contact prin intermediul căreia fiecare ofertant poate obţine informaţiile şi accesul necesar înainte de depunerea ofertelor;
• confirmarea faptului că toţi operatorii economici interesaţi vor beneficia de acces egal, complet şi nediscriminatoriu la informaţiile, documentaţiile şi serviciile necesare integrării.

De asemenea, solicităm indicarea expresă a sistemului central în care se va realiza integrarea, a administratorului acestuia şi a condiţiilor tehnice şi comerciale aplicabile compatibilizarii/integrării "*instalaţiei automată de taxare*" ce va dota troleibuzul.

In lipsa furnizării acestor informaţii în mod complet şi nediscriminatoriu, obligaţia de integrare şi costurile aferente nu pot fi determinate în mod obiectiv la momentul elaborării ofertei, ceea ce afectează transparenţa, comparabilitatea ofertelor şi condiţiile unei concurenţe efective.

In subsidiar, dacă anumite informaţii nu pot fi comunicate înainte de depunerea ofertelor din motive obiective de securitate, confidenţialitate sau drepturi ale terţilor, vă solicităm să confirmaţi expres că:

(a) respectivele informaţii vor fi puse la dispoziţia Contractantului de către Autoritatea Contractantă/Utilizator;

(b) Autoritatea Contractantă va asigura accesul şi cooperarea administratorilor/furnizorilor sistemelor existente;

(c) Contractantului nu ii vor putea fi imputate întârzieri, neconformităţi sau costuri suplimentare generate de lipsa, întârzierea ori caracterul incomplet al informaţiilor sau suportului furnizat de terţi;

şi

(d) eventualele costuri ale terţilor care nu sunt comunicate şi nu sunt determinabile înainte de depunerea ofertelor nu vor fi considerate incluse implicit în preţul ofertat.

În concluzie, vă rugăm să confirmaţi expres dacă Autoritatea Contractantă îşi asumă punerea la dispoziţie, direct sau prin Utilizator/administratorii sistemelor existente, a tuturor informaţiilor, acceselor, protocoalelor şi condiţiilor necesare integrării, astfel încât obligaţia ofertantului să fie limitată la realizarea efectivă a integrării pe baza informaţiilor şi accesului astfel asigurate. În cazul unui răspuns negativ, vă rugăm să precizaţi în mod exhaustiv ce elemente rămân în sarcina ofertantului şi pe baza căror informaţii pot fi acestea evaluate financiar înainte de depunerea ofertei.

NOTA IMPORTANTA:
Va supunem atentiei o informatie/speta foarte relevanta, aferenta acestei solicitări de clarificare:
• La data curenta este in desfasurare licitatie/achizitie publica pentru autobuze ce trebuie sa aiba in dotare instalaţie automată de taxare (Calculator de bord si validatoare) compatibila cu Sistemul automat de taxare aflat în exploatare la STB SA: număr anunţ CN1094856/28.07.2026;
• La aceasta procedura s-au solicitat clarificari privind integrarea sistemului de taxare/ instalatie automată de taxare imbarcat/imbarcata;
• Va rugam gasiti ataşat documentul *"RĂSPUNS CONSOLIDAT nr. 16574/25.08.2026"* redactat de Autoritatea Contractanta;
• Va rugam a se studia si analiza răspunsul nr. 77 (pag. 49-51 din document *"RĂSPUNS CONSOLIDAT nr. 16574/25.08.2026)"*
• Relevanţa răspunsului nr. 77 constă în faptul că, într-o procedură recentă privind vehicule ce trebuie integrate cu sistemele de transport public existente în Bucureşti, Autoritatea Contractantă a delimitat sistemele centrale administrate de ADITPBI de echipamentele ITS îmbarcate şi a prevăzut solicitarea/punerea la dispoziţie a informaţiilor tehnice necesare integrării. Solicităm aplicarea aceleiaşi abordări de transparenţă şi delimitare a responsabilităţilor şi în prezenta procedură.

Răspuns 1:
La nivelul Municipiului Bucuresti, serviciul de transport public de suprafata este prestat cu un parc de aproximativ 1600 de vehicule echipate cu Sistem Automat de Taxare.
Prestarea serviciului se realizeaza de catre compania de transport desemnata in baza contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public nr. 7/29.07.2021.
O mare parte din aceste vehicule sunt echipate cu Sistem Automat de Taxare achizitionat la nivelul anului 2005 printr-o licitatie publica internationala, finantata prin cofinantare C.G.M.B. si B.E.I., aprobata prin Legea 490/2001, lege ce a ratificat acordul de imprumut precum si prin Acordul de Imprumut Subsidiar nr. 286/2002 incheiat intre Ministerul Finantelor Publice, R.A.T.B. si C.G.M.B.
Furnizorul Sistemului Automat de Taxare, desemnat ca si castigator al licitatiei, a fost asocierea UTI INTERNATIONAL – AP TRANS SA – APB PRODATA LTDA – UTI RETAIL SOLUTIONS SRL.
Toate activitatile de mentenanta, reparatii si dezvoltari software ulterioare se realizeaza de catre furnizorul Sistemului Automat de Taxare.
Sistemul Automat de Taxare a fost implementat atat la nivelul parcului de vehicule, cat si la nivelul structurilor de comercializare a titlurilor de calatorie, control, precum si prelucrare a datelor la nivel de backoffice, respectiv baze de date, raportare, implementare oferte tarifare, mecanisme antifrauda, customer service, integrare cu alti operatori de transport.

In prezent, la nivelul Municipiului Bucuresti, sunt in exploatare un numar de 852 vehicule noi, aflate in termen de garantie, echipate cu Sistem Automat de Taxare de catre furnizorii vehiculelor, sistem total compatibil din punct de vedere tehnic si functional cu Sistemul Automat de Taxare initial existent pe vehiculele vechi.
Toate sistemele instalate pe cele 852 de vehicule nou achizitionate, accepta plata cu card bancar de tip contactless.
Cerintele documentatiei de atribuire din prezenta procedura sunt aceleasi cu cerintele anterioare din toate documentatiile de atribuire care au stat la baza achizitionarii celor 852 de vehicule noi de catre Municipiul Bucuresti.
Ofertantii si furnizorul vehiculelor trebuie sa se asigure ca in momentul receptiei vehiculelor, acestea sunt echipate cu Sistem Automat de Taxare care sa respecte toate cerintele cap. 3.4.1.31.8 si ca sistemul instalat pe troleibuze va fi complet integrat functional cel putin cu Sistemul Automat de Taxare aflat in exploatare la utilizator. Acest lucru va constitui proba de receptie la livrarea troleibuzelor.
Pentru asigurarea unui tratament egal, Utilizatorul poate pune la dispoziția tuturor operatorilor economici, informațiile funcționale și de interfațare pe care le deține și pe care are dreptul să le divulge, necesare dimensionării soluției. Conform prevederilor 3.5.6 din Caietul de Sarcini "Achizitorul/Utilizatorul vor oferi posibililor ofertanti interesati accesul in vederea vizionarii facilitătilor sale de mentenanţă si exploatare, inainte de data depunerii ofertelor.
Cu aceasta ocazie se va face şi vizitarea unităţilor desemnate de utilziator în care vor funcţiona noile troleibuze pentru cunoasterea facilităților de întreţinere şi exploatare existente la utilizator. În acest fel furnizorul va putea include în oferta toate SDV-urile şi dispozitivele de lucru necesare."
Informațiile tehnice detaliate protejate prin drepturi de proprietate intelectuală ori cerințe de securitate, necesare numai implementării, vor fi puse la dispoziția contractantului, în condiții de confidențialitate, prin intermediul Utilizatorului și al furnizorilor sistemelor existente. Obligația ofertantului rămâne aceea de a include în ofertă echipamentele, licențele și operațiunile propriei soluții necesare integrării și de a demonstra, la recepție, compatibilitatea funcțională solicitată.

<u>Întrebare 2</u>:
In caietul de sarcini la pag. 57/93, la capitolul **3.5.4.1. Instalare, punere in funcţiune, testare** se solicita:
• *"Pentru a asigura funcţionarea produsului la parametrii agreaţi, furnizorul va efectua **testarea pe cheltuiala sa şi fără niciun fel de costuri din partea autorităţii contractante.**"*

In caietul de sarcini la pag. 56/93, la capitolul **3.5.3. Livrare, ambalare, etichetare, transport si asigurare pe durata transportului** se solicita:
• *„ Furnizorul este responsabil pentru livrarea in termenul agreat al produselor si se consideră că a luat în considerare toate dificultăţile pe care le-ar putea întâmpina în acest sens şi **nu va invoca nici un motiv de întârziere sau costuri suplimentare**."*

In cadrul Caietului de sarcini se mentioneaza pentru alt sistem ITS ce va dota troleibuzul la capitolul 3.4.1.31.3 Sistem de supraveghere video:
• ***„Funcţionalităţile ITS care presupun integrarea cu sisteme externe ale Autorităţii Contractante sau ale operatorului de transport vor fi implementate în baza***

protocoalelor şi specificaţiilor tehnice puse la dispoziţie de Autoritatea Contractantă."

Solicitare de clarificare:

Aceasta cerinţa din documentaţie stabileşte în sarcina ofertantului o obligaţia **integrală** de suportare pe propria cheltuială a tuturor costurilor suplimentare aferente adaptărilor hardware, software şi de comunicaţie a "*instalaţiei automate de taxare*".

In lipsa punerii la dispoziţia tuturor potenţialilor ofertanţi a informaţiilor solicitate mai sus, la pct. nr. 1, Autoritatea Contractanta nu-si asuma nicio responsabilitate privind compatibilizarea solicitata pentru "*instalaţia automată de taxare*".

Daca aceste informaţii nu pot fi furnizate in cadrul procedurii, acestea trebuie furnizate câştigătorului procedurii/contractantului si Autoritatea Contractanta trebuie sa-si asume aceasta responsabilitate, in caz contrar cerinţa de compatibilizare/integrare cu un sistem informatic existent fără furnizarea niciunui detaliu creează riscul unei restrângeri nejustificate a concurenţei şi al avantajării operatorilor economici care deţin deja acces tehnic, contractual sau informaţional la sistemele existente, afectând accesul efectiv al celorlalţi potenţiali ofertanţi la prezenta procedură de achiziţie si se incalca Art. 2 alin. 1 si 2 din Legea 99/2016 care prevede foarte clar ca Autoritatea Contractanta trebuie sa asigure un cadru legal necesar pentru respectiva achiziţie publica in condiţii de eficienta economica si sociala bazata pe nediscriminare, tratament egal si transparenta.

Suplimentar, atata timp cat Autoritatea Contractanta si-a asumat prin prezenta documentaţie pentru alt sistem ITS - "Sistemul de supraveghere video" punerea la dispoziţie a "protocoalelor şi specificaţiilor tehnice" pentru integrarea — "Sistemului de supraveghere video" cu sisteme externe ale Autorităţii Contractante este legal, logic si imperios necesar ca si in cazul sistemului ITS-"instalaţie automată de taxare" sa se puna la dispoziţia câştigătorului procedurii/contractantului toate informatiile/protocoalele/API-uri/ arhitectura de integrare şi specificaţiile tehnice relevante/ protocoalele, interfeţele, formatele de date şi cerinţele de securitate etc. pentru integrarea cu sistemul existent, INTERN al STB SA/Municipiului Bucureşti.

Rezultă astfel un tratament neunitar chiar în cadrul aceleiaşi documentaţii de atribuire: pentru Sistemul de supraveghere video, Autoritatea Contractantă îşi asumă expres punerea la dispoziţie a protocoalelor şi specificaţiilor tehnice necesare integrării cu sisteme externe, în timp ce pentru Sistemul automat de taxare - pentru care integrarea funcţională constituie chiar probă de recepţie - aceeaşi obligaţie nu este prevăzută, iar riscul tehnic şi financiar este transferat integral ofertantului. Vă rugăm să corectaţi această necorelare.

Vă rugăm să confirmaţi că obligaţia Furnizorului de a livra troleibuzele cu sistemul de taxare complet funcţional nu poate fi interpretată ca o asumare necondiţionată a faptelor,

inacţiunilor, tarifelor sau termenelor unor terţi care administrează sistemele existente şi asupra cărora Furnizorul nu exercită control contractual.

Aceste informatii/date tehnice sunt existente si disponibile la actualii furnizori contractuali ai STB SA pentru sistemul de taxare existent:
• Altimate-furnizor backoffice Sistem automat de taxare;
• Kontron-furnizor validatoare EMV;
• BCR-furnizor servicii bancare.

Răspuns 2:

La nivelul Municipiului Bucuresti, serviciul de transport public de suprafata este prestat cu un parc de aproximativ 1600 de vehicule echipate cu Sistem Automat de Taxare.
Prestarea serviciului se realizeaza de catre compania de transport desemnata in baza contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public nr. 7/29.07.2021.
O mare parte din aceste vehicule sunt echipate cu Sistem Automat de Taxare achizitionat la nivelul anului 2005 printr-o licitatie publica internationala, finantata prin cofinantare C.G.M.B. si B.E.I., aprobata prin Legea 490/2001, lege ce a ratificat acordul de imprumut precum si prin Acordul de Imprumut Subsidiar nr. 286/2002 incheiat intre Ministerul Finantelor Publice, R.A.T.B. si C.G.M.B.
Furnizorul Sistemului Automat de Taxare, desemnat ca si castigator al licitatiei, a fost asocierea UTI INTERNATIONAL – AP TRANS SA – APB PRODATA LTDA – UTI RETAIL SOLUTIONS SRL.
Toate activitatile de mentenanta, reparatii si dezvoltari software ulterioare se realizeaza de catre furnizorul Sistemului Automat de Taxare.
Sistemul Automat de Taxare a fost implementat atat la nivelul parcului de vehicule, cat si la nivelul structurilor de comercializare a titlurilor de calatorie, control, precum si prelucrare a datelor la nivel de backoffice, respectiv baze de date, raportare, implementare oferte tarifare, mecanisme antifrauda, customer service, integrare cu alti operatori de transport.
In prezent, la nivelul Municipiului Bucuresti, sunt in exploatare un numar de 852 vehicule noi, aflate in termen de garantie, echipate cu Sistem Automat de Taxare de catre furnizorii vehiculelor, sistem total compatibil din punct de vedere tehnic si functional cu Sistemul Automat de Taxare initial existent pe vehiculele vechi.
Toate sistemele instalate pe cele 852 de vehicule nou achizitionate, accepta plata cu card bancar de tip contactless.
Cerintele documentatiei de atribuire din prezenta procedura sunt aceleasi cu cerintele anterioare din toate documentatiile de atribuire care au stat la baza achizitionarii celor 852 de vehicule noi de catre Municipiul Bucuresti.
Ofertantii si furnizorul vehiculelor trebuie sa se asigure ca in momentul receptiei vehiculelor, acestea sunt echipate cu Sistem Automat de Taxare care sa respecte toate cerintele cap. 3.4.1.31.8 si ca sistemul instalat pe troleibuze va fi complet integrat functional cel putin cu Sistemul Automat de Taxare aflat in exploatare la utilizator. Acest lucru va constitui proba de receptie la livrarea troleibuzelor.
Utilizatorul va asigura contractantului accesul la informațiile, interfețele și cooperarea tehnică aflate sub controlul său, necesare integrării, și va facilita relația cu administratorii sistemelor existente. Furnizorul răspunde pentru proiectarea, furnizarea și integrarea soluției sale.

Întrebare 3:

In cadrul Caietului de sarcini, la pag. 46-47/93, la capitolul **3.4.1.31.*8 Sistem automat de taxare,*** pentru "echipamentele de validare a cardului contactless" (4 buc./troleibuz, 400 buc. in total) sunt solicitate **DOAR cateva specificaţii hardware**:

"echipament de comunicaţie, consolă de bord (se accepta virtuala, integrata in CGMV), antena wireless, receptor GPS. "

Solicitare de clarificare:

Având in vederea lipsa/omisiunea solicitării specificaţiilor hardware minimale pentru "***echipamentele de validare a cardului contactless"*** (4 buc./troleibuz, 400 buc. in total) in cadrul Caietului de Sarcini va rugam sa confirmaţi acceptarea si solicitarea la ofertare de "echipamentele de validare a cardului contactless" cu urmatoarele specificaţii hardware minimale si minime certificări **aferente tehnologiilor performante la nivelul anului 2026**:

• **Caracteristici tehnice minimale ale validatorului:**
o Procesor: dual-core minim 1.0GHz (media frecvenţelor pe toate nucleele);
o Memorie: minim 1GB RAM, stocare minim 8GB;
o Afisaj: TFT LCD de minim 7";
o Ecran tactil: Capacitiv, multi-atingere cu protecţie antivandalism;
o Inferfaţă pentru Computerul gestiune management vehicul (CMVG): 10/100 Fast Ethernet;
o Modul incorporat EMV contactless pentru carduri bancare;
o Interfaţă NFC: 13.56MHz, ISO/IEC 14443A/MIFARE, ISO/IEC 14443B

Terminalul de plată integrat in validatorul ofertat trebuie să fie o platformă deschisă, **o soluţie cu capabilitate multi-aquirer**, bazată pe sistem de operare, care permite dezvoltarea, instalarea şi actualizarea aplicaţiilor proprii, inclusiv aplicaţii EMV Level 3, **fără dependenţă de producătorul echipamentului sau de Ofertant, permiţând astfel Autoritarii Contractante flexibilitate in evoluţia sistemului de plata.**

• **Caracteristici tehnice minimale pentru terminalul de plată integrat in validatorul ofertat:**
o rulează un sistem de operare (ex. Linux/Android);
o permite dezvoltarea şi instalarea de aplicaţii proprii (Mifare dar si aplicaţii EMV Level 3);
o oferă SDK şi documentaţie pentru dezvoltatori;
o permite gestionarea independentă a cheilor criptografice şi **integrarea cu diverşi acquireri, fără dependenţă de producător sau ofertant pentru modificarea fluxurilor de plată.**

• **Certificări:**
o certificat EMV Level 1 minim v3.1;
o certificat EMV Level 2;
o certificat PCI minim PTS 6.x;
o certificat EMV Level 3 Tranzit;
o certificat pentru contactless ticketing/transport public conform ISO/IEC TS 24192.

În subsidiar, în cazul în care Autoritatea Contractantă nu confirmă integral specificaţiile minimale propuse mai sus, vă rugăm să comunicaţi în mod expres şi exhaustiv cerinţele funcţionale, tehnice şi de certificare minime obligatorii pentru validatoare şi terminalul de plată integrat (inclusiv cerinţele EMV L1/L2/L3, PCI, interfeţe, condiţii de mediu, deschiderea platformei/SDK şi capabilitatea multi-acquirer), astfel încât toţi ofertanţii să poată propune echipamente echivalente, comparabile şi integrabile în aceleaşi condiţii.

NOTA IMPORTANTA:
Va supunem atentiei o informatie/speta foarte relevanta, aferenta acestei solicitări de clarificare:
• La data curenta este in desfasurare licitatie/achizitie publica pentru "Sistem de e-ticketing necesar pentru îmbunătăţirea transportului public de călători in zona metropolitană Timişoara": număr anunţ CN1084536/14.08.2025;
• La aceasta procedura, in cadrul caietului de Sarcini se solicita livrarea de validatoare EMV cu o soluţie cu capabilitate multi-aquirer;
• Va rugam gasiti ataşat documentul ***"Răspuns consolidat nr. TMI2026-001089 din 16.01.2026-Ticketing.pdf"*** redactat de Autoritatea Contractanta- Municipiul TIMIŞOARA;
Va rugam a se studia si analiza răspunsul nr. 29 (pag. 30/71 din document ***"Răspuns consolidat nr. TMI2026-001089 din 16.01.2026-TicketinR.pdr.***
Răspuns 3:
La nivelul Municipiului Bucuresti, serviciul de transport public de suprafata este prestat cu un parc de aproximativ 1600 de vehicule echipate cu Sistem Automat de Taxare.
Prestarea serviciului se realizeaza de catre compania de transport desemnata in baza contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public nr. 7/29.07.2021.
O mare parte din aceste vehicule sunt echipate cu Sistem Automat de Taxare achizitionat la nivelul anului 2005 printr-o licitatie publica internationala, finantata prin cofinantare C.G.M.B. si B.E.I., aprobata prin Legea 490/2001, lege ce a ratificat acordul de imprumut precum si prin Acordul de Imprumut Subsidiar nr. 286/2002 incheiat intre Ministerul Finantelor Publice, R.A.T.B. si C.G.M.B.
Furnizorul Sistemului Automat de Taxare, desemnat ca si castigator al licitatiei, a fost asocierea UTI INTERNATIONAL – AP TRANS SA – APB PRODATA LTDA – UTI RETAIL SOLUTIONS SRL.
Toate activitatile de mentenanta, reparatii si dezvoltari software ulterioare se realizeaza de catre furnizorul Sistemului Automat de Taxare.
Solicitarea de introducere, ca cerințe minime obligatorii, a întregului set de specificații hardware și certificări propus de solicitant nu se acceptă. Se mențin cerințele funcționale și de compatibilitate din documentația de atribuire, care trebuie îndeplinite printr-o soluție omologată/certificată conform reglementărilor și schemelor de plată aplicabile la data furnizării. Pot fi ofertate echipamente echivalente, indiferent de producător, dacă asigură validarea titlurilor de călătorie utilizate, plata contactless cu card bancar, securitatea tranzacțiilor, comunicația cu sistemul existent și integrarea funcțională verificabilă la recepție. Caracteristicile propuse de operatorul economic nu devin, prin prezenta clarificare, specificații obligatorii ale procedurii.
Sistemul Automat de Taxare a fost implementat atat la nivelul parcului de vehicule, cat si la nivelul structurilor de comercializare a titlurilor de calatorie, control, precum si prelucrare a datelor la nivel de backoffice, respectiv baze de date, raportare, implementare oferte tarifare, mecanisme antifrauda, customer service, integrare cu alti operatori de transport.
Ulterior achizitiei Sistemului Automat de Taxare initial, Autoritatea Contractanta Municipiul Bucuresti a achizitionat prin mai multe contracte atribuite in baza unor proceduri de achizitie publica, un numar de 852 vehicule de transport public de calatori, respectiv 400 autobuze Otokar, 130 autobuze Mercedes Citaro Hybrid, 100 tramvaie Astra Imperio, 100 autobuze electrice ZTE Granton, 100 troleibuze Solaris, 22 troleibuze Yutong. Toate aceste vehicule noi, aflate inca in termenul de garantie, sunt echipate cu Sistem Automat de Taxare compatibil cu sistemul achizitionat initial in anul 2005.
In prezent, la nivelul Municipiului Bucuresti, sunt in exploatare un numar de 852 vehicule noi, aflate in termen de garantie, echipate cu Sistem Automat de Taxare de catre furnizorii

vehiculelor, sistem total compatibil din punct de vedere tehnic si functional cu Sistemul Automat de Taxare initial existent pe vehiculele vechi.
Toate sistemele instalate pe cele 852 de vehicule nou achizitionate, accepta plata cu card bancar de tip contactless.
Cerintele documentatiei de atribuire din prezenta procedura sunt aceleasi cu cerintele anterioare din toate documentatiile de atribuire care au stat la baza achizitionarii celor 852 de vehicule noi de catre Municipiul Bucuresti.
Ofertantii si furnizorul vehiculelor trebuie sa se asigure ca in momentul receptiei vehiculelor, acestea sunt echipate cu Sistem Automat de Taxare care sa respecte toate cerintele cap. 3.4.1.31.8 si ca sistemul instalat pe troleibuze va fi complet integrat functional cel putin cu Sistemul Automat de Taxare aflat in exploatare la utilizator. Acest lucru va constitui proba de receptie la livrarea troleibuzelor.

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

Întrebare 1:
Avand in vedere ca troleibuzul solicitat este de 18m si este compus din doua tronsoane, va rugam sa clarificati cate display-uri LCD de minim 37 inches trebuie montate in fiecare vehicul. Unul sau doua?
Răspuns 1:
Asa cum reiese din Caietul de sarcini la pct. 3.4.1.2 Condiţii tehnice obligatorii, din tabelul de la acest punct la nr. Crt. 20 este detaliata cerinta:
«Sistem infotainment (pentru publicitate) echipat cu 2 monitoare tip TFT/LED sau alte variante cu performante superioare, inclusiv software aferent. Cate un display va fi montat în salon în dreptul postului de conducere (în spatele conducătorului auto), orientat către salon, la troleibuzele din gama de 18m. Al doilea display la troleibuzele din gama de 18m se monteaza la tronsonul articulat, orientat catre usa 4.»

↓ SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 10 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebare 1:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.31.1 „Condiţii tehnice generale”

NOTĂ: în versiunea în limba engleză a Formularului de propunere tehnică cerinţa este citată la pct. 3.4.1.28.1 „General technical requirements”.

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Toate echipamentele electrice și electronice trebuie să corespundă următoarelor condiții de mediu: (...) Domeniul temperaturilor de utilizare: - 25 °C ... + 45 °C;”*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul doreşte să atragă atenţia Autorităţii Contractante asupra cerinţei „Domeniul temperaturilor de utilizare: -25 °C … +45 °C”. Pe baza datelor climatice publice disponibile

pentru Municipiul Bucureşti, temperaturile ambientale înregistrate indică faptul că o temperatură maximă de funcţionare de +40 °C ar acoperi în mod adecvat condiţiile de mediu preconizate pentru exploatarea vehiculelor. Impunerea conformităţii până la +45 °C poate limita în mod nejustificat gama de componente şi sisteme adecvate tehnic şi verificate în exploatare, disponibile pe piaţă, fără a aduce un beneficiu operaţional corespunzător în condiţiile climatice preconizate.

În vederea asigurării proporţionalităţii cerinţei, menţinând totodată o funcţionare fiabilă a vehiculului pe întreaga durată de exploatare preconizată, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să accepte un domeniu al temperaturilor de utilizare de -25 °C … +40 °C sau să confirme că respectarea unei temperaturi maxime de funcţionare de +40 °C va fi considerată acceptabilă.

Răspuns 1:

Autoritatea Contractantă menține cerința prevăzută la pct. 3.4.1.31.1 „Condiții tehnice generale", respectiv domeniul temperaturilor de utilizare de -25 °C ... +45 °C pentru echipamentele electrice și electronice.

Stabilirea temperaturii maxime de utilizare de +45 °C nu are la bază exclusiv valorile temperaturii ambientale înregistrate în Municipiul București, ci urmărește asigurarea unui nivel corespunzător de robustețe, fiabilitate și disponibilitate a echipamentelor pe întreaga durată de exploatare a troleibuzelor.

În consecință, considerarea exclusivă a unei temperaturi ambientale maxime de aproximativ +40 °C nu este suficientă pentru demonstrarea faptului că o limită de funcționare de +40 °C asigură, în toate condițiile de exploatare, nivelul de siguranță și fiabilitate urmărit de Autoritatea Contractantă.

Întrebare 2:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.24.2 „Echipamentul de tracţiune"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Carcasele echipamentelor amplasate pe acoperiş vor avea grad de izolaţie de min IP 56."*

Solicitarea ofertantului:

Vehiculul propus de Ofertant este echipat cu carcase ale echipamentelor montate pe acoperiş având grad de protecţie IP55, care reprezintă o soluţie verificată şi fiabilă, utilizată pe scară largă în aplicaţiile de transport public. Diferenţa dintre IP55 şi IP56 se referă exclusiv la nivelul de protecţie împotriva jeturilor puternice de apă, ambele grade asigurând un nivel ridicat de protecţie împotriva pătrunderii prafului şi a expunerii la apă întâlnite în mod obişnuit în exploatarea normală şi la procedurile de spălare a vehiculului.

Impunerea unui grad minim IP56 poate restrânge în mod nejustificat disponibilitatea unor soluţii altfel adecvate tehnic şi verificate în exploatare, fără a aduce un beneficiu practic semnificativ în condiţiile de exploatare preconizate.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să accepte gradul de protecţie IP55 pentru carcasele echipamentelor montate pe acoperiş sau să confirme că astfel de carcase vor fi considerate conforme cu cerinţele caietului de sarcini.

Răspuns 2:

Autoritatea Contractantă menține cerința prevăzută la pct. 3.4.1.24.2 „Echipamentul de tracțiune", respectiv ca toate carcasele echipamentelor amplasate pe acoperiș să aibă un grad de protecție de minimum IP56.

Cerința a fost stabilită având în vedere poziționarea echipamentelor pe acoperișul vehiculului și expunerea directă a acestora la condițiile de mediu pe întreaga durată de exploatare, inclusiv precipitații, umezeală, apă provenită din operațiunile de spălare și curățare a vehiculului, precum și variații repetate ale condițiilor de mediu.

Întrebare 3:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.25 „Instalaţia de alimentare a serviciilor auxiliare. Convertizorul static"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Carcasa va avea grad de protecţie de minim IP 56 iar vaporii de apă nu vor afecta componentele sub tensiune prin sistemul de ventilaţie."*

Solicitarea ofertantului:

Soluţia propusă de Ofertant include o carcasă cu grad de protecţie IP55, care reprezintă o construcţie verificată şi fiabilă, utilizată pe scară largă în aplicaţiile de transport public. În plus, construcţia carcasei asigură faptul că vaporii de apă şi condensul pătrunse prin sistemul de ventilaţie nu afectează negativ componentele electrice aflate sub tensiune şi nici funcţionarea în siguranţă a echipamentului.

Ofertantul consideră că respectarea gradului IP55, împreună cu măsurile corespunzătoare de prevenire a efectelor umidităţii asupra componentelor sub tensiune, asigură un nivel echivalent de fiabilitate şi protecţie în condiţiile de exploatare preconizate. Impunerea unui grad minim de protecţie IP56 poate restrânge în mod nejustificat disponibilitatea unor soluţii adecvate tehnic şi verificate în exploatare, fără un beneficiu operaţional corespunzător.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să accepte carcase cu grad de protecţie IP55, cu condiţia ca vaporii de apă şi condensul să nu poată afecta negativ componentele sub tensiune prin sistemul de ventilaţie, sau să confirme că o astfel de soluţie va fi considerată conformă cu cerinţele caietului de sarcini.

Răspuns 3:
Autoritatea Contractantă menține cerința prevăzută la pct. 3.4.1.25 „Instalația de alimentare a serviciilor auxiliare. Convertizorul static", respectiv gradul de protecție de minimum IP56 al carcasei convertizorului static și cerința ca vaporii de apă să nu afecteze componentele sub tensiune prin sistemul de ventilație.
Autoritatea Contractantă consideră relevant faptul că diferența dintre nivelurile IP55 și IP56 privește tocmai nivelul de protecție împotriva pătrunderii apei. În cazul unui echipament electric amplasat pe vehicul și supus în mod repetat acțiunii factorilor de mediu și operațiunilor de curățare/spălare, asigurarea unui nivel superior de protecție contribuie la reducerea riscului de pătrundere a apei și, implicit, la protejarea componentelor electrice și electronice.

Întrebare 4:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.24.1 „Motorul/motoarele electric(e) de tracţiune"

NOTĂ: în versiunea în limba engleză cerinţa este citată la pct. 3.4.1.24 „Electric traction motor(s)".

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Motorul/motoarele va/vor avea o construcţie simplă, robustă şi uşor de întreţinut cu o durată de funcţionare de minim 560.000 Km fără intervenţii de întreţinere şi reparaţii."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul susţine pe deplin obiectivul asigurării unei construcţii robuste, fiabile şi cu necesar redus de întreţinere a motorului de tracţiune. Cu toate acestea, soluţia verificată a Ofertantului include activităţi de inspecţie periodică la intervale definite (de exemplu, la fiecare 3 luni şi 6 luni), destinate verificării stării motorului şi asigurării fiabilităţii în exploatare pe termen lung. Aceste inspecţii sunt exclusiv verificări preventive şi nu presupun intervenţii de întreţinere, reparaţii, demontarea motorului sau înlocuirea de componente.

În plus, motorul necesită ungerea rulmenţilor după aproximativ 120.000 km sau 2 ani de exploatare. Această activitate constituie o operaţiune minoră de întreţinere preventivă, care poate fi realizată în câteva minute, fără demontarea motorului şi fără nicio intervenţie majoră. O astfel de întreţinere preventivă contribuie semnificativ la fiabilitatea şi durata de viaţă pe termen lung a motorului şi ajută la evitarea unor intervenţii corective mai ample în exploatare.

Ofertantul consideră, prin urmare, că cerinţa de 560.000 km fără intervenţii de întreţinere şi reparaţii poate exclude în mod nejustificat soluţii de motoare de tracţiune verificate tehnic şi utilizate pe scară largă, care necesită doar o întreţinere preventivă minimă, asigurând totodată o fiabilitate şi o disponibilitate excelente.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante modificarea cerinţei după cum urmează:

„Motorul/motoarele va/vor avea o construcţie simplă, robustă şi uşor de întreţinut, cu o durată de funcţionare de minim 560.000 km fără reparaţii capitale. Inspecţiile periodice şi activităţile curente de întreţinere preventivă, inclusiv ungerea rulmenţilor, sunt permise în conformitate cu planul de mentenanţă al producătorului."

Alternativ, Ofertantul solicită respectuos confirmarea faptului că inspecţiile periodice şi operaţiunile curente de întreţinere preventivă care nu necesită demontarea sau reparaţia capitală a motorului nu vor fi considerate intervenţii de întreţinere sau reparaţii în sensul demonstrării conformităţii cu această cerinţă.

Răspuns 4:

Autoritatea Contractantă acceptă modificarea cerinței din caietul de sarcini pct. 3.4.1.24.1 „Motorul/motoarele electric(e) de tracţiune". Cerința inițială:„ Motorul/motoarele va/vor avea o construcţie simplă, robustă şi uşor de întreţinut cu o durată de funcţionare de minim 560.000 Km fără intervenţii de întreţinere şi reparaţii." se modifică și se va citi: „Motorul/motoarele va/vor avea o construcţie simplă, robustă şi uşor de întreţinut, cu o durată de funcţionare de minim 560.000 km fără reparaţii capitale. Inspecţiile periodice şi activităţile curente de întreţinere preventivă, inclusiv ungerea rulmenţilor, sunt permise în conformitate cu planul de mentenanţă al producătorului.".

Autoritatea contractantă confirmă faptul că inspecţiile periodice şi operaţiunile curente de întreţinere preventivă care nu necesită demontarea sau reparaţia capitală a motorului nu vor fi considerate intervenţii de întreţinere sau reparaţii în sensul demonstrării conformităţii cu această cerinţă.

Întrebare 5:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.29 „Instalaţia de sesizare a tensiunii la caroserie"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Troleibuzul va avea sistem de autodiagnoză şi înregistrare internă pe memorie nevolatilă a situaţiilor de apariţie a tensiunii periculoase la caroserie, iar în caz de defect intern va deconecta alimentarea troleibuzului care se va putea deplasa în regim autonom."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul înţelege şi susţine pe deplin obiectivul asigurării unei exploatări în siguranţă a vehiculului în cazul unei defecţiuni a sistemului de monitorizare a izolaţiei. Cu toate acestea, în soluţia propusă de Ofertant, defectarea dispozitivului de monitorizare a izolaţiei este clasificată drept defect critic pentru siguranţă. Întrucât funcţia de monitorizare a izolaţiei este esenţială pentru detectarea condiţiilor periculoase de izolaţie şi pentru asigurarea securităţii electrice, continuarea exploatării vehiculului după un astfel de defect nu este considerată admisibilă.

În consecinţă, în cazul unei defecţiuni interne a dispozitivului de monitorizare a izolaţiei, vehiculul este adus într-o stare sigură, iar continuarea exploatării, inclusiv în regim autonom, este împiedicată până la remedierea defectului.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că se va considera îndeplinită cerinţa şi printr-o soluţie în care un defect intern al dispozitivului de monitorizare a izolaţiei este tratat drept defect critic pentru siguranţă, care impune oprirea vehiculului şi retragerea acestuia din exploatare, în locul permiterii continuării deplasării în regim autonom.

Alternativ, Ofertantul solicită modificarea cerinţei după cum urmează:

„Troleibuzul va avea sistem de autodiagnoză şi înregistrare internă pe memorie nevolatilă a situaţiilor de apariţie a tensiunii periculoase la caroserie. În caz de defect intern al dispozitivului de monitorizare a izolaţiei, vehiculul se va putea deplasa în regim autonom sau va fi adus într-o stare sigură, în conformitate cu conceptul de siguranţă al producătorului."

Răspuns 5:

Autoritatea contractantă acceptă modificarea cerinței din caietul de sarcini pct. 3.4.1.29 „Instalaţia de sesizare a tensiunii la caroserie". Cerința inițială:„Troleibuzul va avea sistem de autodiagnoză şi înregistrare internă pe memorie nevolatilă a situaţiilor de apariţie a tensiunii periculoase la caroserie, iar în caz de defect intern va deconecta alimentarea troleibuzului care se va putea deplasa în regim autonom." se modifică și se va citi:„ Troleibuzul va avea sistem de autodiagnoză şi înregistrare internă pe memorie nevolatilă a situaţiilor de apariţie a tensiunii periculoase la caroserie. În caz de defect intern al dispozitivului de monitorizare a izolaţiei, vehiculul se va putea deplasa în regim autonom sau va fi adus într-o stare sigură, în conformitate cu conceptul de siguranţă al producătorului."

Întrebare 6:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.23.2 „Condiţii speciale obligatorii"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Componentele mecanice şi subansamblurile trebuie să fie interschimbabile pentru întregul lot de troleibuze."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul confirmă că elementele mecanice şi subansamblurile sunt interschimbabile la nivelul întregului parc de vehicule. Cu toate acestea, anumite unităţi electronice de comandă pot necesita încărcarea sau reconfigurarea software-ului înainte de montarea pe un alt vehicul.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că cerinţa de interschimbabilitate se consideră îndeplinită în situaţia în care componentele mecanice sunt integral interschimbabile, iar unităţile electronice pot necesita configurare software sau parametrizare pentru adaptarea la vehiculul ţintă.

Răspuns 6:
Autoritatea contractantă confirmă că cerinţa de interschimbabilitate se consideră îndeplinită în situaţia în care componentele mecanice sunt integral interschimbabile, iar unităţile electronice pot necesita configurare software sau parametrizare pentru adaptarea la vehiculul ţintă.

Întrebare 7:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.23.3 „Captatorii de curent"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Mecanismele de rapel vor fi montate în interior, iar ieşirea frânghiilor se va face prin orificii speciale."*

Solicitarea ofertantului:

Soluţia propusă de Ofertant utilizează mecanisme compacte de rapel cu arc pentru frânghiile captatoarelor, montate la exterior, pe acoperişul vehiculului, ca parte a ansamblului de echipamente electrice de acoperiş. Mecanismele de rapel sunt montate în carcase de protecţie dedicate şi sunt integrate în configuraţia de acoperiş, frânghiile fiind conduse direct către prăjinile captatoarelor. Această soluţie constructivă este verificată în aplicaţiile cu troleibuze şi asigură funcţionare sigură, fiabilitate, protecţie împotriva intemperiilor şi acces uşor pentru întreţinere.

Întrucât scopul funcţional al cerinţei este pe deplin atins fără amplasarea întregului mecanism de rapel în interiorul caroseriei, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că mecanismele de rapel ale captatoarelor montate la exterior, pe acoperiş, într-o configuraţie protejată şi integrată, vor fi considerate conforme cu cerinţele caietului de sarcini.

Răspuns 7:
Autoritatea contractantă acceptă ca mecanismele de rapel ale captatorilor să fie montate în exteriorul părții din spate, nu pe acoperiș.

Întrebare 8:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.23.3 „Captatorii de curent"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„În cazul retragerii ambilor captatori, captatorul de pe «plusul» reţelei se va retrage în avans (înaintea celuilalt)."*

Solicitarea ofertantului:

Soluţia propusă de Ofertant asigură retragerea prioritară a captatorului de pe „plusul" reţelei în scenariile de exploatare care impun o deconectare controlată de la reţeaua de contact, cum ar fi apariţia unui defect de izolaţie.

Cu toate acestea, în situaţii de urgenţă care implică desprinderea captatoarelor de pe reţea, coliziuni sau alte evenimente care pot pune în pericol reţeaua de contact, conceptul de siguranţă al Ofertantului acordă prioritate retragerii în cel mai scurt timp posibil a ambilor captatori, pentru a minimiza riscul de avariere a infrastructurii reţelei de contact. În asemenea situaţii, o secvenţă de retragere predefinită nu poate fi garantată, întrucât poate fi incompatibilă cu cerinţa unui răspuns imediat în caz de urgenţă.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că cerinţa va fi considerată îndeplinită dacă captatorul de pe „plusul" reţelei se retrage primul în cadrul procedurilor normale de deconectare controlată, în timp ce în scenariile de retragere de urgenţă poate fi prioritizată îndepărtarea în cel mai scurt timp a ambilor captatori, pentru protejarea reţelei de contact şi asigurarea siguranţei în exploatare.

Răspuns 8:
Autoritatea contractantă confirmă că cerinţa va fi considerată îndeplinită dacă captatorul de pe „plusul" reţelei se retrage primul în cadrul procedurilor normale de deconectare controlată, în timp ce în scenariile de retragere de urgenţă poate fi prioritizată îndepărtarea în cel mai scurt timp a ambilor captatori, pentru protejarea reţelei de contact şi asigurarea siguranţei în exploatare.

Întrebare 9:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.23.3 „Captatorii de curent"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„În cazul pierderii contactului cu reţeaua aeriană, capetele captatorilor nu trebuie să se ridice la mai mult de 300…500 mm deasupra liniei electrice aeriene, cotă la care trebuie să se declanşeze sistemul automat de retragere a captatorilor."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul precizează că deplasarea maximă pe verticală a capului captatorului în urma unui eveniment de desprindere de pe reţea este influenţată de principiul constructiv al captatorului, de caracteristicile sale dinamice, de viteza vehiculului, de geometria firului de contact şi de condiţiile de exploatare din momentul pierderii contactului. În special pentru prăjinile de captare cu acţionare pneumatică (tip burduf), nu este posibil din punct de vedere tehnic să se garanteze că deplasarea ascendentă se va menţine întotdeauna în intervalul 300–500 mm deasupra reţelei de contact.

Ofertantul precizează, de asemenea, că respectarea unei astfel de limite depinde în mare măsură de comportamentul dinamic al sistemului de captare şi nu poate fi garantată în toate condiţiile de exploatare, în pofida funcţionării corecte a mecanismului de retragere automată. Scopul principal al sistemului este de a asigura retragerea rapidă şi sigură a captatorului după desprinderea de pe reţea şi de a preveni mişcările necontrolate care ar putea avaria infrastructura reţelei de contact sau vehiculul.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos revizuirea cerinţei, astfel încât aceasta să se concentreze asupra declanşării efective şi funcţionării în siguranţă a sistemului automat de retragere a captatoarelor, şi nu asupra unei valori maxime fixe de depăşire. De exemplu:

„În cazul pierderii contactului cu reţeaua aeriană, sistemul automat de retragere a captatorilor se va declanşa automat şi va retrage captatorul în mod controlat şi sigur, prevenind mişcările necontrolate şi minimizând riscul de avariere a reţelei de contact şi a vehiculului."

Alternativ, Ofertantul solicită confirmarea faptului că vor fi acceptate sisteme de captare echivalente, care îndeplinesc obiectivul de siguranţă urmărit, chiar dacă deplasarea maximă pe verticală depăşeşte 500 mm în anumite condiţii de exploatare.

Răspuns 9:

Autoritatea contractantă revizuiește cerința din caietul de sarcini pct. 3.4.1.23.3 „Captatorii de curent"- : „În cazul pierderii contactului cu reţeaua aeriană, capetele captatorilor nu trebuie să se ridice la mai mult de 300...500 mm deasupra liniei electrice aeriene, cotă la care trebuie să se declanşeze sistemul automat de retragere a captatorilor." și se va citi: „În cazul pierderii contactului cu reţeaua aeriană, sistemul automat de retragere a captatorilor se va declanşa automat şi va retrage captatorul în mod controlat şi sigur, prevenind mişcările necontrolate şi minimizând riscul de avariere a reţelei de contact şi a vehiculului.".

Întrebare 10:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.23.3 „Captatorii de curent"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Sistemul de avertizare optică, acustică şi de retragere automată trebuie să poată fi setat (reglat) de către Utilizator în următoarele domenii de valori: - dezaxare stânga-dreapta ..... 3500.....4500 mm; - înălţime reţea ..... 4000.....6000 mm; - distanţa între firele reţelei de contact ..... 500.....700 mm."*

Solicitarea ofertantului:

În soluţia propusă de Ofertant, aceşti parametri reprezintă setări relevante pentru siguranţă ale sistemului de monitorizare a captatoarelor şi de retragere automată şi nu sunt accesibile operatorului vehiculului, personalului de întreţinere sau producătorului vehiculului în cursul exploatării normale. Parametrii sunt configuraţi exclusiv de către producătorul captatoarelor în etapa de punere în funcţiune şi de probe pe traseu, când sistemul este reglat în funcţie de caracteristicile specifice ale reţelei de contact.

Această abordare reprezintă practica standard în industrie şi asigură protecţia împotriva modificărilor neintenţionate, menţinând atât siguranţa în exploatare, cât şi cerinţele de securitate cibernetică. În consecinţă, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că o soluţie în care aceşti parametri sunt configuraţi şi modificaţi exclusiv de către producătorul

captatoarelor, în cadrul activităţilor de punere în funcţiune şi de mentenanţă, va fi considerată conformă cu cerinţele caietului de sarcini.

Alternativ, Ofertantul poate oferi o soluţie cu acces controlat, în care numai parametrii enumeraţi pot fi modificaţi în intervalele specificate, printr-o interfaţă de service dedicată, cu drepturi de acces restricţionate. Ofertantul solicită respectuos confirmarea faptului că şi o astfel de soluţie ar fi considerată conformă.

Răspuns 10:

Autoritatea contractantă confirmă că o soluţie în care aceşti parametri sunt configuraţi şi modificaţi exclusiv de către producătorul captatoarelor, în cadrul activităţilor de punere în funcţiune şi de mentenanţă, va fi considerată conformă cu cerinţele caietului de sarcini.
Autoritatea contractantă acceptă o soluţie cu acces controlat, în care numai parametrii enumeraţi pot fi modificaţi în intervalele specificate, printr-o interfaţă de service dedicată, cu drepturi de acces restricţionate.

Întrebare 11:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.23.3 „Captatorii de curent"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Contactul glisant va fi realizat cu o casetă demontabilă, din material cu bună conductibilitate electrică şi rezistenţă la uzură (ex. CuZn sau CuSn) şi întreg ansamblul patinei va avea două grade de libertate prin funcţii realizate de articulaţii care nu necesită ungere (ex. Bz grafitat)."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul poate furniza un ansamblu de patină de contact pe deplin conform construcţiei specificate. Cu toate acestea, Ofertantul doreşte să propună o soluţie alternativă, care utilizează un ansamblu robust de patină de contact cu articulaţii lubrifiate, care necesită ungere periodică la intervalele planificate de mentenanţă.

Această soluţie reprezintă construcţia standard a Ofertantului şi este utilizată pe marea majoritate a troleibuzelor livrate de acesta. Ea a fost verificată pe scară largă în exploatare de lungă durată şi a demonstrat fiabilitate, robusteţe şi rezistenţă ridicate la uzură în condiţii reale de serviciu. Necesarul de ungere periodică este minim şi face parte din activităţile curente de întreţinere preventivă.

Din experienţa Ofertantului, ansamblurile de patină de contact cu articulaţii lubrifiate asigură o durabilitate îmbunătăţită, o stabilitate operaţională mai mare şi o uzură mai redusă a mecanismului articulaţiei, comparativ cu alternativele care nu necesită întreţinere. Prin urmare, soluţia propusă contribuie la creşterea fiabilităţii în exploatare şi la reducerea riscului de defecţiuni în serviciu.

Ofertantul solicită, aşadar, respectuos Autorităţii Contractante să accepte ansambluri de patină de contact cu articulaţii lubrifiate, care necesită ungere periodică, cu condiţia îndeplinirii tuturor cerinţelor funcţionale, de siguranţă şi de performanţă operaţională aplicabile captatorului de curent.

Răspuns 11:

Autoritatea contractantă își menține cerința din caietul de sarcini pct. 3.4.1.23.3 „Captatorii de curent". Autoritatea contractantă dorește vehicule la care mentenanță să se execute mult mai facil.

Întrebare 12:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.24.2 „Echipamentul de tracţiune" / pct. 3.4.1.2, nr. 6 (SRSEE)

Întrebare privind lipsa unui parametru esenţial pentru dimensionarea bateriei.

Observaţie preliminară:

> *Documentaţia de atribuire nu precizează raportul preconizat între funcţionarea sub reţeaua de contact şi funcţionarea autonomă (pe baterie).*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul doreşte să atragă atenţia Autorităţii Contractante asupra cerinţelor privind funcţionarea autonomă (pe baterie) a troleibuzului.

Ofertantul constată că documentaţia de atribuire nu precizează proporţia preconizată a funcţionării sub reţeaua de contact faţă de funcţionarea în regim autonom, pe baterie. Acest profil de exploatare constituie un parametru de intrare esenţial pentru dimensionarea corectă a sistemului de baterii de tracţiune, întrucât influenţează direct capacitatea necesară a bateriei, strategia de încărcare, masa vehiculului, performanţa pe durata ciclului de viaţă şi optimizarea generală a vehiculului.

În lipsa unui raport definit între funcţionarea sub reţeaua de contact şi funcţionarea în regim autonom, ofertanţii pot adopta ipoteze semnificativ diferite la dimensionarea sistemului de baterii, rezultând soluţii care nu sunt direct comparabile.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să precizeze proporţia preconizată a funcţionării troleibuzului sub reţeaua de contact şi, respectiv, în regim autonom pe baterie, sau, alternativ, să pună la dispoziţie ipotezele care urmează a fi utilizate de toţi ofertanţii în scopul dimensionării bateriei.

Răspuns 12:

Traseele propuse pentru exploatarea troleibuzelor sunt prevăzute în Studiul de oportunitate și Studiul de trafic aprobate prin HCGMB nr. 250 din 30.07.2025.
Majoritatea troleibuzelor vor fi alocate pe linii de troleibuz existente, ale căror trasee urmează să fie prelungite pe distanțe relativ reduse, ce vor fi parcurse în regim autonom, pe baterie. Traseele propuse pentru operarea troleibuzelor articulate cu autonomie sunt prezentate în Tabelul 5.5.1. „Trasee propuse pentru operarea troleibuzelor articulate cu autonomie" din Studiul de oportunitate.
De asemenea, sunt prevăzute două linii de autobuz care urmează să fie convertite în linii de troleibuz. Acestea utilizează, pe anumite tronsoane, infrastructura existentă de contact pentru troleibuze, pe o proporție de peste 50% din lungimea traseului, fiind prezentate la finalul Tabelului 5.4.3. „Linii de troleibuz și autobuz – distribuție și suprapunere cu rețeaua de contact" din Studiul de oportunitate. Traseele și distanțele prezentate în documentația

de studiu pot suferi modificări în funcție de configurația finală a rețelei și de condițiile de exploatare, iar SRSEE trebuie dimensionat astfel încât să respecte autonomia și garanția solicitate în condițiile documentației.
Totodată, pentru referință asupra condițiilor actuale de exploatare, Tabelul 2.1-2. „Linii de troleibuz" din Studiul de trafic prezintă liniile de troleibuz existente, inclusiv distanțele parcurse în regim autonom pe traseele actuale."

Întrebare 13:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.2 „Condiţii tehnice obligatorii", nr. 16

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Echiparea cu SIGDE (Sistem Informatic de Gestionare şi Diagnosticare electronică) a troleibuzului prin reţea CAN (magistrală de date a vehiculului) - multiplex, inclusiv software aferent - cu drept de utilizare neexclusivă şi licenţa aferentă valabilă pe toată durata de serviciu a troleibuzului (15 ani), cu funcţii de comandă, control, parametrizare, transport de date şi diagnosticarea sistemelor."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul solicită clarificări cu privire la cerinţa de echipare a troleibuzului cu SIGDE (Sistem Informatic de Gestionare şi Diagnosticare electronică) conectat prin magistrala de date CAN a vehiculului, inclusiv software-ul aferent şi licenţa valabilă pe întreaga durată de serviciu a troleibuzului.

Documentaţia de atribuire face referire la sistemul SIGDE şi descrie o serie de funcţii solicitate, precum comanda şi controlul vehiculului, parametrizarea, diagnosticarea, monitorizarea consumului de energie, înregistrarea datelor şi supravegherea diferitelor subsisteme ale vehiculului. Documentaţia nu precizează însă în mod clar dacă SIGDE este:

– un sistem proprietar specific, utilizat în prezent de Autoritatea Contractantă sau de Utilizator;

– un sistem furnizat de un anumit producător;

– o platformă existentă, care necesită compatibilitate şi integrare; sau

– doar o denumire generică pentru un sistem electronic de gestiune şi diagnosticare a vehiculului, care îndeplineşte cerinţele funcţionale descrise.

În lipsa unor clarificări suplimentare, ofertanţii pot interpreta diferit cerinţa, ceea ce poate conduce la neconcordanţe între soluţiile tehnice depuse şi poate îngreuna evaluarea ofertelor.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să furnizeze o descriere mai detaliată a sistemului SIGDE şi să clarifice:

1. dacă SIGDE se referă la un sistem sau la o platformă existentă, aflată în prezent în exploatare;

2. în cazul în care SIGDE este o soluţie proprietară, denumirea producătorului/dezvoltatorului, versiunea sistemului, documentaţia tehnică relevantă, protocoalele de comunicaţie, specificaţiile interfeţelor şi datele de contact pentru coordonarea tehnică;

3. dacă ofertanţii au obligaţia de a asigura compatibilitatea cu o instalaţie SIGDE existentă;

4. dacă sunt acceptabile sisteme echivalente de gestiune şi diagnosticare a vehiculului, dezvoltate şi furnizate de ofertant, cu condiţia îndeplinirii integrale a tuturor cerinţelor funcţionale prevăzute în documentaţia de atribuire.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante completarea corespunzătoare a documentaţiei de atribuire, pentru a asigura o înţelegere comună a cerinţei şi pentru a permite tuturor ofertanţilor pregătirea unor propuneri comparabile din punct de vedere tehnic şi comercial.

Răspuns 13:

SIGDE reprezintă doar o denumire generică pentru un sistem electronic de gestiune și diagnosticare a vehiculului, care îndeplinește cerințele funcționale descrise la capitolul 3.4.1.39.9 din caietul de sarcini. Autoritatea contractantă confirmă că sunt acceptate sisteme echivalente de gestiune și diagnosticare a vehiculului, dezvoltate și furnizate de ofertant, cu condiția îndeplinirii integrale a tuturor cerințelor funcționale prevăzute în documentația de atribuire.

Întrebare 14:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.2 „Condiţii tehnice obligatorii", nr. 17 (a se vedea şi pct. 3.4.1.31.10 „Computerul gestiune management vehicul (CGMV)")

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Dotarea cu computer gestiune şi management vehicul (CGMV), cu funcţii GPS-sistem de poziţionare globală, WLAN (Wireless Local Area Network), comunicare on-line minim 4G cu dispeceratul şi locaţiile de exploatare ale Utilizatorului, inclusiv toate aplicaţiile software aferente - cu drept de utilizare neexclusivă şi licenţa aferentă, cu funcţii de comandă, control, parametrizare, transport de date şi diagnosticarea sistemelor, necesare realizării tuturor funcţiunilor."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul nu cunoaşte sistemul CGMV la care face referire documentaţia de atribuire şi nu a primit informaţii tehnice suficiente pentru a determina funcţionalitatea solicitată, interfeţele, protocoalele de comunicaţie, amploarea integrării, arhitectura software, cerinţele de securitate cibernetică sau condiţiile de licenţiere asociate acestui sistem.

În lipsa unei specificaţii tehnice detaliate, Ofertantul nu poate evalua volumul lucrărilor de integrare necesare şi nici nu poate stabili conformitatea cu cerinţa.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să pună la dispoziţie o specificaţie detaliată a sistemului CGMV, incluzând toate cerinţele tehnice, funcţionale, de comunicaţie şi de interfaţă necesare integrării pe vehicul şi evaluării conformităţii.

Alternativ, în cazul în care utilizarea unui sistem CGMV specific nu este obligatorie, Ofertantul solicită respectuos confirmarea faptului că vor fi acceptate soluţii echivalente de gestiune a vehiculului şi de comunicaţie de flotă, care asigură poziţionare GPS, comunicaţii WLAN şi de date mobile, funcţii de comandă şi control, parametrizare, diagnosticare şi transmitere de date.

În situaţia în care integrarea cu un sistem CGMV specific este obligatorie, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să pună la dispoziţie documentaţia tehnică relevantă, protocoalele de comunicaţie, specificaţiile interfeţelor, seturile de date necesare, cerinţele de securitate cibernetică, procedurile de testare, cerinţele software, condiţiile de licenţiere, precum şi informaţii privind furnizorul responsabil cu asigurarea suportului de integrare.

Răspuns 14:

Acceptam orice sistem CGMV conform cap. capitolul 3.4.1.39.9 din caietul de sarcini, care asigura toate funcționalitățile cu condiția ca acestea sa asigure schimbul de informații prin protocoale standard nonproprietare deschise astfel incat ele sa poata fi utilizate si preluate de catre utilizator in sistemele proprii folosite de catre utilizator.

Întrebare 15:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.2 „Condiţii tehnice obligatorii", nr. 28

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Instalaţie de sesizare tensiuni periculoase la caroserie, conform Regulamentului (UE) nr. 858/2018."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul precizează că Regulamentul (UE) nr. 858/2018 reprezintă un cadru general de omologare de tip a vehiculelor şi nu conţine cerinţe tehnice specifice referitoare la sistemele de sesizare a tensiunilor periculoase la caroserie. Cerinţele tehnice pentru astfel de sisteme sunt definite în reglementările tehnice aplicabile care guvernează omologarea vehiculelor.

Prin urmare, Ofertantul consideră că trimiterea la Regulamentul (UE) nr. 858/2018 în cadrul acestei cerinţe specifice este inutilă şi potenţial de natură să inducă în eroare, întrucât conformitatea cu cadrul de omologare de tip a vehiculelor este deja impusă la nivel de vehicul.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante eliminarea trimiterii la Regulamentul (UE) nr. 858/2018 din această cerinţă şi menţinerea exclusiv a cerinţei de dotare cu o instalaţie capabilă să sesizeze tensiunile periculoase la caroserie, în conformitate cu cerinţele tehnice de omologare aplicabile.

Răspuns 15:

„Instalaţie de sesizare tensiuni periculoase la caroserie" se va realiza conform R107 – Anexa 12

Întrebare 16:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.2 „Condiţii tehnice obligatorii", nr. 30

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Nu se acceptă impunerea în procesul tehnologic de întreţinere a efectuării unor revizii tehnice planificate zilnice."*

Solicitarea ofertantului:

Soluţia propusă de Ofertant include verificări zilnice de bază înainte de plecarea în cursă, constând în principal în verificări vizuale destinate confirmării stării de pregătire pentru exploatare şi a siguranţei în circulaţie a vehiculului. Aceste activităţi sunt simple, de scurtă durată, nu necesită scule sau intervenţii tehnice şi pot fi efectuate de către conducătorul auto ca parte a procedurilor curente de exploatare.

Ofertantul nu consideră că astfel de verificări curente înainte de intrarea în serviciu constituie activităţi de întreţinere şi, prin urmare, nu le include în planul de întreţinere preventivă. Verificări similare se efectuează în mod obişnuit la vehiculele rutiere, ca parte a exploatării normale, iar nu ca activităţi de mentenanţă.

Ofertantul solicită respectuos Autorității Contractante să confirme că verificările vizuale zilnice curente, efectuate de conducătorul auto înainte de plecarea în cursă, nu sunt considerate parte a „procesului tehnologic de întreţinere" în sensul acestei cerinţe şi sunt, prin urmare, acceptabile.

Răspuns 16:

Autoritatea contractantă confirmă că verificările vizuale zilnice curente, efectuate de conducătorul auto înainte de plecarea în cursă, nu sunt considerate parte a „procesului tehnologic de întreţinere" în sensul acestei cerinţe şi sunt, prin urmare, acceptabile. Utilizatorul face CIZ-urile zilnice.

Întrebare 17:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.5.4 „Parbrizul şi geamurile" (a se vedea şi pct. 3.4.1.6.1 „Organizarea habitaclului" – parasolare)

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Parbrizul la partea superioară va avea din construcţie, în compoziţia sticlei, sau folie lipită, o bandă pentru protecţia contra luminii solare."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul doreşte să informeze Autoritatea Contractantă că soluţia constructivă propusă pentru troleibuz utilizează un parbriz panoramic dintr-o singură bucată, care se extinde şi în zona utilizată pentru indicatorul frontal de traseu. Această construcţie contribuie la aspectul modern al vehiculului, la îmbunătăţirea vizibilităţii conducătorului auto şi la eficienţa aerodinamică. Din cauza geometriei şi a dispunerii funcţionale a parbrizului şi a zonei indicatorului de traseu, aplicarea unei benzi de protecţie solară integrate sau lipite nu este fezabilă.

Pentru asigurarea unei protecţii echivalente împotriva luminii solare directe, soluţia Ofertantului este echipată cu parasolar mobil de tip rulou, reglabil, pentru conducătorul auto, care asigură o protecţie solară eficientă, menţinând totodată vizibilitatea integrală a indicatorului de traseu şi păstrând designul propus al vehiculului.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorității Contractante să accepte soluţii în care protecţia împotriva luminii solare este realizată prin alte mijloace decât o bandă integrată în parbriz sau lipită pe acesta, cum ar fi un parasolar reglabil de tip rulou, cu condiţia asigurării unei protecţii echivalente pentru conducătorul auto.

Răspuns 17:

Autoritatea contractantă acceptă și alte soluţii în care protecţia împotriva luminii solare este realizată prin alte mijloace decât o bandă integrată în parbriz sau lipită pe acesta, cum ar fi un parasolar reglabil de tip rulou, cu condiţia asigurării unei protecţii echivalente pentru conducătorul auto.

Întrebare 18:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.6.1 „Organizarea habitaclului"

NOTĂ: în versiunea în limba engleză cerinţa este citată la pct. 3.4.1.6 „Cab layout".

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Partea vitrată a peretelui despărţitor din spatele scaunului şoferului va avea un grad de opacitate de circa 65%-70%."*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul doreşte să precizeze că, în soluţia constructivă propusă, secţiunea din spate a peretelui despărţitor al postului de conducere nu este realizată din sticlă, ci dintr-un panou plin, fabricat din material compozit durabil. Din considerente structurale, de siguranţă şi de exploatare, această secţiune este complet opacă şi nu include elemente transparente sau semitransparente.

În plus, celelalte elemente vitrate ale pereţilor despărţitori din salonul de călători sunt livrate în execuţie transparentă, fără folie de opacizare.

Ofertantul consideră că cerinţa privind gradul de opacitate este aplicabilă exclusiv în situaţia în care se utilizează un element de perete despărţitor vitrat şi că aceasta nu este relevantă pentru panourile despărţitoare pline, netransparente.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că soluţiile care includ un panou despărţitor plin, complet opac, în spatele scaunului conducătorului auto, împreună cu elemente vitrate complet transparente în restul pereţilor despărţitori interiori, vor fi considerate conforme cu cerinţele caietului de sarcini.

Răspuns 18:
Autoritatea contractantă confirmă că soluţiile care includ un panou despărţitor plin, complet opac, în spatele scaunului conducătorului auto, împreună cu elemente vitrate complet transparente în restul pereţilor despărţitori interiori, vor fi considerate conforme cu cerinţele caietului de sarcini.

Întrebare 19:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.2 „Condiţii tehnice obligatorii", nr. 34

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„- sistem avansat de frânare de urgenţă (precoliziune) pentru a detecta automat o posibilă coliziune şi să activeze sistemul de frânare al vehiculului pentru frânarea vehiculului cu scopul de a evita o coliziune sau de a micşora impactul unei coliziuni;"*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul consideră că utilizarea sistemelor de frânare automată de urgenţă, care iniţiază în mod autonom frânarea integrală a vehiculului, poate să nu fie adecvată pentru troleibuzele articulate urbane aflate în serviciu regulat de transport de călători. Astfel de vehicule transportă frecvent călători în picioare, în special în orele de vârf, iar o intervenţie de frânare de urgenţă poate genera risc de vătămare a călătorilor din cauza decelerației bruşte.

În aplicaţiile de transport public, siguranţa călătorilor, în special a celor care călătoresc în picioare, trebuie pusă cu atenţie în balanţă cu beneficiile potenţiale ale intervenţiilor de frânare automată. Din acest motiv, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante reanalizarea acestei cerinţe şi permiterea fie a unor funcţii de avertizare a conducătorului auto şi de atenuare a efectelor coliziunii, fie a unor sisteme de siguranţă echivalente, care nu aplică automat o frânare de urgenţă capabilă să oprească complet vehiculul.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos ca îndeplinirea cerinţei să fie acceptată prin soluţii alternative de evitare a coliziunii sau de avertizare privind coliziunea, fără a impune frânarea automată de urgenţă până la oprirea completă a vehiculului.

Răspuns 19:

Autoritatea contractantă permite furnizarea unui vehicul fără un Sistem Avansat de Frânare de Urgență care intervine automat în sistemul de frânare al vehiculului, această funcționalitate nefiind considerată obligatorie la categoria de vehicule M3. Se va elimina cerința care permite personalului autorizat al operatorului să aleagă între intervenția automată a frânării și modul doar de avertizare.

Întrebare 20:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.6.2 „Tabloul de bord"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Temperatura uleiului din compresor cu deconectarea întrerupătorului automat principal la supratemperatura uleiului;"*

Solicitarea ofertantului:

Soluţia propusă de Ofertant include monitorizarea temperaturii uleiului din compresor şi transmite informaţia privind supratemperatura uleiului către conducătorul auto şi către sistemul de diagnoză. Cu toate acestea, valoarea efectivă a temperaturii uleiului nu este afişată. În schimb, sistemul furnizează o indicaţie clară de stare, sub forma „OK" / „NOK", starea „NOK" indicând depăşirea limitei admise a temperaturii uleiului şi activarea funcţiilor de protecţie aferente.

Ofertantul consideră că, din perspectivă operaţională şi de mentenanţă, indicarea stării temperaturii uleiului este suficientă pentru a asigura funcţionarea în siguranţă a sistemului de compresor şi pentru iniţierea măsurilor corective corespunzătoare.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că o soluţie care asigură monitorizarea temperaturii uleiului din compresor cu indicaţie de stare „OK" / „NOK", incluzând acţiuni automate de protecţie în caz de supratemperatură, va fi considerată conformă cu cerinţele caietului de sarcini.

Răspuns 20:

Autoritatea contractantă confirmă că o soluție care asigură monitorizarea temperaturii uleiului din compresor cu indicaţie de stare „OK" / „NOK", incluzând acțiuni automate de protecție în caz de supratemperatură, este considerată conformă cu cerințele caietului de sarcini, cu condiția ca valoarea numerica sa fie disponibila in diagnoza de service.

Întrebare 21:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.16 „Asigurarea microclimatului pe timp rece" (a se vedea şi pct. 3.4.1.2, nr. 14)

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Instalaţia de climatizare a cabinei şi salonului troleibuzului (HVAC) va fi de tip reversibil (heat pump) cu agent frigorific şi va realiza atât funcţia de încălzire pe timp rece cât şi funcţia de răcire (aer condiţionat) în sezonul cald."*

Solicitarea ofertantului:

Conceptul de vehicul propus de Ofertant include unităţi HVAC reversibile de tip pompă de căldură pentru ambele compartimente de călători (secţiunea din faţă şi cea din spate), care asigură funcţiile de încălzire şi răcire conform cerinţelor. Postul de conducere este echipat cu un circuit de aer condiţionat independent, reglabil separat, alimentat din unitatea HVAC centrală frontală, care asigură răcirea dedicată a cabinei. Încălzirea postului de conducere este însă asigurată printr-un sistem electric de încălzire separat, iar

nu prin circuitul pompei de căldură. O pompă de căldură independentă, dedicată exclusiv cabinei conducătorului auto, nu este disponibilă.

Întrucât soluţia propusă asigură reglarea independentă a temperaturii în postul de conducere, capacitate integrală de răcire şi o încălzire fiabilă pe timp rece prin intermediul unui încălzitor electric dedicat, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme dacă o astfel de soluţie va fi considerată conformă cu cerinţa, cu condiţia atingerii tuturor parametrilor prescrişi de confort termic şi de performanţă pentru postul de conducere.

Răspuns 21:

Autoritatea contractantă acceptă și soluția propusă prin care încălzirea postului de conducere se va asigura printr-un sistem electric de încălzire separat, iar nu prin circuitul pompei de căldură. Doar pentru postul de conducere cu condiţia atingerii tuturor parametrilor prescrişi de confort termic şi de performanţă pentru postul de conducere.

Întrebare 22:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.11 „Compresorul"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Compresorul trebuie să fie dotat cu senzori de temperatură maximă şi respectiv supratemperatură, pentru realizarea a două trepte de supraveghere. Şoferul va fi avertizat vizual printr-o lampă în bord la depăşirea primei trepte de temperatură şi computerul de bord va memora abaterea de la temperatura normală a temperaturii uleiului din compresor. Pentru treapta a doua se va realiza în mod automat deconectarea alimentării troleibuzului."*

Solicitarea ofertantului:

Soluţia propusă de Ofertant utilizează un singur senzor de temperatură a uleiului din compresor, care asigură monitorizarea şi protecţia continuă a temperaturii. În cazul depăşirii limitei admise a temperaturii uleiului, conducătorul auto este informat prin sistemul de diagnoză şi avertizare al vehiculului, iar compresorul este oprit automat pentru prevenirea deteriorării.

Ofertantul consideră că această soluţie atinge obiectivul urmărit, respectiv protejarea compresorului împotriva supraîncălzirii şi informarea conducătorului auto cu privire la o stare anormală de funcţionare, fără a fi necesari doi senzori de temperatură distincţi şi două trepte de supraveghere.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că o soluţie care utilizează un singur senzor de temperatură a uleiului din compresor, cu avertizarea conducătorului auto şi oprirea automată a compresorului în caz de supratemperatură, va fi considerată conformă cu cerinţele caietului de sarcini.

Răspuns 22:

Autoritatea contractantă acceptă soluția cu un singur senzor de temperatura.

Întrebare 23:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.13 „Echipamentele pneumatice"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Instalaţia pneumatică trebuie să fie dotată cu o cuplă rapidă suplimentară faţă de priza de aer cu cuplă rapidă, în imediata apropiere a cârligului de remorcare, situată în partea laterală, în afara zonelor de*

tamponare, prin care se va putea alimenta instalaţia de aer comprimat în vederea remorcării troleibuzului în timpul tractării. Cupla rapidă va fi prevăzută cu supapă de sens şi capac de protecţie."

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul înţelege că scopul acestei cerinţe este de a permite racordarea unei surse externe de aer comprimat pe durata operaţiunilor de remorcare.

Ofertantul intenţionează să prevadă o priză de aer cu cuplă rapidă în imediata apropiere a cârligului de remorcare din faţă şi o priză de aer cu cuplă rapidă în imediata apropiere a cârligului de remorcare din spate, ambele prevăzute cu supapă de sens şi capac de protecţie, permiţând astfel alimentarea comodă a instalaţiei pneumatice, indiferent de sensul de remorcare.

Documentaţia de atribuire prevede însă suplimentar ca respectiva cuplă rapidă să fie „situată în partea laterală" a vehiculului. Ofertantul nu poate identifica scopul practic al acestei cerinţe, întrucât amplasarea cuplelor în imediata apropiere a cârligelor de remorcare pare să reprezinte soluţia cea mai directă şi funcţională pentru operaţiunile de remorcare.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că cerinţa va fi considerată îndeplinită prin montarea unei prize de aer comprimat cu cuplă rapidă lângă cârligul de remorcare din faţă şi a unei prize de aer comprimat cu cuplă rapidă lângă cârligul de remorcare din spate, ambele echipate cu supapă de sens şi capac de protecţie.

Alternativ, Ofertantul solicită respectuos clarificări privind amplasarea avută în vedere şi scopul cerinţei ca respectiva cuplă să fie „situată în partea laterală" a vehiculului.
Răspuns 23:
Autoritatea contractantă confirmă că cerința va fi considerată îndeplinită prin montarea unei prize de aer comprimat cu cuplă rapidă lângă cârligul de remorcare din faţă şi a unei prize de aer comprimat cu cuplă rapidă lângă cârligul de remorcare din spate, ambele echipate cu supapă de sens şi capac de protecţie. Se va elimina cerința: „Situată în partea laterală".

Întrebare 24:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.23.2 „Condiţii speciale obligatorii"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

„Echipamentele de pe troleibuz trebuie să corespundă la şocuri şi vibraţii conform normelor europene pentru material rulant şi troleibuze (IEC-60571, CEI 77, IEC-61133)."

Solicitarea ofertantului:
Acceptă Autoritatea Contractantă formularea alternativă: „Echipamentele de pe troleibuz trebuie să corespundă la şocuri şi vibraţii conform normelor europene pentru material rulant şi troleibuze (Regulamentul (UE) nr. 858/2018)"?
Răspuns 24:
Autoritatea contractantă acceptă formularea alternativă din caietul de sarcini pct. 3.4.1.23.2 „Condiţii speciale obligatorii". Cerința inițială: „Echipamentele de pe troleibuz trebuie să corespundă la şocuri şi vibraţii conform normelor europene pentru material rulant şi troleibuze (IEC-60571, CEI 77, IEC-61133).", se va citi: „Echipamentele de pe troleibuz trebuie să corespundă la șocuri și vibrații conform normelor europene pentru material rulant și troleibuze (Regulamentul (UE) nr. 858/2018)".

Întrebare 25:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.23.2 „Condiţii speciale obligatorii"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Toate echipamentele electrice şi electronice de pe troleibuz, precum şi troleibuzul în ansamblu, se vor încadra în normele admise de radiaţie şi compatibilitate electromagnetică (conform Directivei 2014/53/EC, care stă la baza standardului SR EN 300 328 V2.1.1:2016 Compatibilitate electromagnetică şi probleme ale spectrului radio ERM)."*

Solicitarea ofertantului:
Acceptă Autoritatea Contractantă formularea alternativă: „Toate echipamentele electrice şi electronice de pe troleibuz, precum şi troleibuzul în ansamblu, se vor încadra în normele admise de radiaţie şi compatibilitate electromagnetică (Regulamentul CEE-ONU nr. 10 – Dispoziţii uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce priveşte compatibilitatea electromagnetică)"?

Răspuns 25:
Autoritatea contractantă acceptă formularea alternativă din caietul de sarcini pct. 3.4.1.23.2 „Condiţii speciale obligatorii. Cerința inițială : „Toate echipamentele electrice şi electronice de pe troleibuz, precum şi troleibuzul în ansamblu, se vor încadra în normele admise de radiaţie şi compatibilitate electromagnetică (conform Directivei 2014/53/EC, care stă la baza standardului SR EN 300 328 V2.1.1:2016 Compatibilitate electromagnetică şi probleme ale spectrului radio ERM)." se va citi: „Toate echipamentele electrice şi electronice de pe troleibuz, precum şi troleibuzul în ansamblu, se vor încadra în normele admise de radiaţie şi compatibilitate electromagnetică (Regulamentul CEE-ONU nr. 10 – Dispoziţii uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce priveşte compatibilitatea electromagnetică)"

Întrebare 26:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.24.2 „Echipamentul de tracţiune"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Echipamentul de tracţiune va putea fi reglat pentru schimbarea parametrilor privind performanţele troleibuzului în vederea optimizării consumului de energie electrică. Instalaţia electrică trebuie să conţină pe lângă echipamentele de tracţiune şi frânare următoarele: Întrerupător automat de protecţie; Filtru de paraziţi radio; Descărcător cu rezistenţă variabilă de curent continuu (DRVC); Dispozitiv de sesizare a tensiunii periculoase pe caroserie; Dispozitiv de comandă a macazului prin curent controlat."*

Solicitarea ofertantului:
Soluţia constructivă propusă de Ofertant nu utilizează un întrerupător automat de protecţie dedicat în circuitul de intrare de la reţeaua de contact. În schimb, protecţia la supracurent este asigurată prin monitorizarea electronică continuă a curentului, care deconectează automat contactoarele principale de intrare în caz de suprasarcină sau de defect. Suplimentar, intrarea de la reţeaua de contact este protejată prin siguranţe fuzibile de intrare, care asigură o protecţie de rezervă împotriva curenţilor de defect.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos confirmarea faptului că trimiterile la „întrerupător automat de protecţie" trebuie înţelese ca o cerinţă funcţională de protecţie la supracurent, iar nu ca o cerinţă privind o componentă hardware specifică, şi că soluţiile echivalente, bazate pe monitorizarea electronică a curentului, deschiderea automată a contactoarelor principale de intrare şi siguranţe fuzibile de intrare, vor fi considerate pe deplin conforme.

Alternativ, Ofertantul solicită modificarea cerinţei astfel încât să permită în mod explicit sisteme de protecţie la supracurent echivalente din punct de vedere funcţional.

De asemenea, cu privire la „Descărcător cu rezistenţă variabilă de curent continuu (DRVC)", Ofertantul solicită Autorităţii Contractante o descriere a funcţiei acestui dispozitiv.

Răspuns 26:

Autoritatea Contractantă menține cerința prevăzută la pct. 3.4.1.24.2 „Echipamentul de tracțiune" referitoare la existența în instalația electrică a unui „întrerupător automat de protecție".
Cerința este stabilită în corelare cu prevederile aplicabile troleibuzelor prevăzute de UNECE R107, Anexa 12, și urmărește asigurarea unei soluții dedicate pentru protecția și izolarea circuitului electric de alimentare al vehiculului.
În funcție de soluția constructivă adoptată de producător, funcția de limitare a supratensiunilor poate implica utilizarea unor elemente de protecție dimensionate corespunzător pentru energia și nivelurile de tensiune aferente instalației de tracțiune. Cerința din caietul de sarcini se menține, iar soluția ofertată trebuie să demonstreze conformitatea cu funcțiile și nivelurile de protecție solicitate.
DRVC are rolul de protecție la supratensiunile tranzitorii ale circuitului de curent continuu, prin limitarea tensiunii și disiparea energiei, fiind ofertabilă o soluție constructivă actuală cu funcție echivalentă, dimensionată pentru instalația vehiculului și acoperită de documentația de omologare.

Întrebare 27:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.24.2 „Echipamentul de tracţiune"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Cablurile de forţă trebuie să fie de tipul foarte flexibil, cu izolaţie şi manta de protecţie şi dimensionate pentru tensiunea de 3000 Vcc."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul doreşte să informeze Autoritatea Contractantă că, din punct de vedere tehnic, nu este posibilă utilizarea cablurilor cu manta de protecţie în toate zonele vehiculului. Ofertantul solicită Autorităţii Contractante să accepte şi o astfel de soluţie.

Răspuns 27:

Autoritatea Contractantă menține cerința prevăzută la pct. 3.4.1.24.2 „Echipamentul de tracțiune". Cerința este stabilită în corelare cu prevederile aplicabile troleibuzelor prevăzute de UNECE R107, Anexa 12, și urmărește asigurarea unei soluții dedicate pentru protecția și izolarea circuitului electric de alimentare al vehiculului.

Întrebare 28:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.5.1 „Caroseria. Descriere generală"

NOTĂ: cerinţa figurează la pct. 3.4.1.5 „Caracteristici tehnice generale ale subansamblelor, agregatelor şi componentelor", subpct. 3.4.1.5.1.

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Învelişul părţii din faţă, cel al părţii din spate şi acoperişul vor fi confecţionate din panouri."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul intenţionează să ofere un vehicul la care învelişul părţii din faţă şi cel al părţii din spate sunt confecţionate din panouri, în timp ce acoperişul este realizat printr-un

concept constructiv alternativ, care asigură funcţionalitate, durabilitate, rezistenţă la coroziune, mentenabilitate şi fiabilitate în exploatare echivalente.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că o astfel de soluţie va fi considerată conformă, cu condiţia îndeplinirii tuturor cerinţelor funcţionale şi de performanţă aplicabile construcţiei acoperişului.

Răspuns 28:

Autoritatea contractantă acceptă și soluția prin care învelișul părții din față și cel al părții din spate sunt confecționate din panouri, în timp ce acoperișul este realizat printr-un concept constructiv alternativ, cu condiția îndeplinirii tuturor cerințelor funcționale și de performanță aplicabile construcției acoperișului.

Întrebare 29:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.24.2 „Echipamentul de tracţiune"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Priza plug-in"*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul solicită clarificarea cerinţei referitoare la „Priza plug-in".

Ofertantul constată că documentaţia de atribuire nu conţine nicio descriere suplimentară a prizei solicitate, a funcţiei avute în vedere, a parametrilor tehnici, a locului de montaj, a standardului de încărcare sau a cerinţelor de interfaţă. În consecinţă, cerinţa poate fi interpretată diferit de către ofertanţi.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să clarifice dacă cerinţa se referă la o priză de încărcare de tip CCS2, destinată încărcării bateriilor de tracţiune ale troleibuzului de la o sursă externă de încărcare.

Răspuns 29:

Autoritatea contractantă confirmă că cerința se referă la o priză de încărcare de tip CCS2, destinată încărcării bateriilor de tracțiune ale troleibuzului de la o sursă externă de încărcare.

Întrebare 30:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.2 „Condiţii tehnice obligatorii", nr. 4 (a se vedea şi pct. 3.4.1.3)

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Troleibuzul va avea o capacitate de transport de minimum 130 de persoane, inclusiv conducătorul auto, dintre care minimum 40 călători pe scaune fixe, nerabatabile (calculată la 0,125 m²/călător în picioare, conform Regulamentului (UE) 2144/2019, respectiv Regulamentului CEE-ONU nr. 107, fără a se depăşi greutatea maximă autorizată)."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul precizează că troleibuzele moderne sunt echipate tot mai frecvent cu echipamente suplimentare la bord, precum baterii de tracţiune, sisteme de management termic al bateriilor, pompe de căldură, instalaţii de aer condiţionat şi echipamentele aferente montate pe acoperiş. Aceste sisteme contribuie la îmbunătăţirea eficienţei energetice, a confortului călătorilor şi a flexibilităţii în exploatare, dar au totodată un impact asupra masei vehiculului şi asupra capacităţii de transport.

Pe baza experienţei Ofertantului, o capacitate de transport de 125 de călători reprezintă o soluţie echilibrată şi verificată pentru exploatarea urbană intensivă, permiţând integrarea echipamentelor moderne ale vehiculului şi menţinând conformitatea deplină cu cerinţele de reglementare şi cu cele privind masele admise.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că un troleibuz cu o capacitate de transport de minimum 125 de persoane, inclusiv conducătorul auto, va fi considerat conform cu cerinţele caietului de sarcini.

Răspuns 30:

Autoritatea Contractantă menține cerința prevăzută la pct. 3.4.1.2 „Condiții tehnice obligatorii", nr. 4, coroborat cu pct. 3.4.1.3, referitoare la capacitatea minimă de transport de 130 de persoane, inclusiv conducătorul auto, dintre care minimum 40 de persoane pe scaune fixe, nerabatabile.

Capacitatea minimă de transport solicitată reprezintă o cerință operațională stabilită de Autoritatea Contractantă în raport cu necesarul de transport public și cu condițiile de exploatare avute în vedere pentru troleibuzele care fac obiectul achiziției.

Reducerea capacității minime de la 130 la 125 de persoane nu poate fi considerată o modificare nesemnificativă, întrucât ar conduce la diminuarea capacității disponibile pentru fiecare vehicul. În condițiile exploatării zilnice a unei flote de transport public, această reducere se poate reflecta în capacitatea totală de transport disponibilă și în flexibilitatea de operare a vehiculelor în perioadele cu cerere ridicată.

Întrebare 31:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.24.2 „Echipamentul de tracţiune" (a se vedea şi poziţia nr. 2 din prezentul formular)

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Carcasele echipamentelor amplasate pe acoperiş vor avea grad de izolaţie de min IP 56."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul intenţionează să ofere o soluţie verificată de carcase pentru echipamentele montate pe acoperiş, cu grad de protecţie IP54, care şi-a demonstrat funcţionarea fiabilă în aplicaţiile cu troleibuze.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că vor fi considerate acceptabile şi carcasele pentru echipamentele montate pe acoperiş având grad de protecţie IP54.

Răspuns 31:

Autoritatea Contractantă menține cerința prevăzută la pct. 3.4.1.24.2 „Echipamentul de tracțiune", potrivit căreia carcasele echipamentelor amplasate pe acoperiș trebuie să aibă un grad de protecție de minimum IP56.

Cerința a fost stabilită având în vedere amplasarea echipamentelor pe acoperișul troleibuzului și expunerea directă a acestora la factorii de mediu pe întreaga durată de exploatare, inclusiv precipitații, umezeală, praf și apă provenită din operațiunile de spălare și curățare a vehiculului.

Întrebare 32:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.26 „Bateriile de acumulatori pentru servicii auxiliare"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Bateriile de acumulatori vor avea capacitatea necesară asigurării alimentării serviciilor auxiliare şi trebuie să fie de tipul dryfit cu gel fără întreţinere şi vor avea o capacitate suficientă pentru a asigura bilanţul energetic pozitiv."*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul intenţionează să ofere pentru sistemul auxiliar de 24 V baterii de tip dryfit închise, fără întreţinere, în locul bateriilor dryfit cu gel.

Ofertantul doreşte să precizeze că tehnologia de baterii propusă este fără întreţinere, etanşă şi special concepută pentru funcţionare fiabilă în aplicaţii auto şi de transport public. Soluţia propusă asigură funcţionalitate şi performanţe echivalente pentru alimentarea sistemelor auxiliare ale troleibuzului.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că vor fi considerate acceptabile şi bateriile de tip dryfit închise, fără întreţinere, cu condiţia asigurării capacităţii necesare şi a bilanţului energetic pozitiv.
Răspuns 32:
Autoritatea contractantă confirmă că vor fi considerate acceptabile şi bateriile de tip dryfit închise, fără întreţinere, cu condiţia asigurării capacităţii necesare şi a bilanţului energetic pozitiv.

Întrebare 33:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.4.5 „Caracteristici masice"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Ofertantul va detalia prin documentaţie caracteristicile masice şi repartiţia pe cele două punţi astfel: (...)"*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul precizează că obiectul prezentei achiziţii îl constituie un troleibuz articulat echipat cu trei punţi. Trimiterea la repartiţia maselor pe cele două punţi pare, prin urmare, să fie în neconcordanţă cu configuraţia vehiculului specificată în alte secţiuni ale documentaţiei de atribuire.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să clarifice şi să modifice cerinţa în mod corespunzător, astfel încât caracteristicile masice şi repartiţia acestora să fie precizate pentru toate cele trei punţi ale troleibuzului articulat.
Răspuns 33:
Se va modifica cerința din caietul de sarcini pct. 3.4.1.4.5 „Caracteristici masice" „Ofertantul va detalia prin documentaţie caracteristicile masice şi repartiţia pe cele două punţi astfel: (...)" și se va citi astfel: „Ofertantul va detalia prin documentație caracteristicile masice şi repartiţia pe cele trei punţi astfel: (...)"

Întrebare 34:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.6.1 „Organizarea habitaclului"

NOTĂ: în versiunea în limba engleză secţiunea este citată ca pct. 3.4.1.6 „Cab layout".

Observaţie preliminară:

> *Documentaţia de atribuire nu precizează în mod explicit dacă scaunul conducătorului auto trebuie să fie echipat cu centură de siguranţă.*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul constată că documentaţia de atribuire nu precizează în mod explicit dacă scaunul conducătorului auto trebuie să fie echipat cu centură de siguranţă.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme dacă este sau nu solicitată centura de siguranţă pentru conducătorul auto.

Răspuns 34:
Autoritatea contractantă confimă că este necesar ca scaunul conducătorului auto să fie dotat cu centură de siguranță.

Întrebare 35:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.5.2 „Uşile de acces"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Cele patru uşi cu câte 2 foi fiecare, cu care trebuie să fie dotat troleibuzul, trebuie să fie comandate electronic."*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să clarifice dacă cerinţa are în vedere impunerea unor mecanisme de uşi integral electrice sau dacă vor fi considerate conforme şi sistemele de uşi electropneumatice.

Ofertantul precizează că, într-o soluţie electropneumatică, acţionarea uşilor este comandată electronic de către sistemul de comandă al vehiculului, mişcarea propriu-zisă a uşii fiind realizată de un actuator pneumatic. Astfel de sisteme sunt utilizate pe scară largă la vehiculele de transport public şi reprezintă o soluţie verificată, fiabilă şi robustă.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos confirmarea faptului că uşile electropneumatice comandate electronic vor fi considerate conforme cu cerinţele caietului de sarcini.

Răspuns 35:
Autoritatea contractantă acceptă ambele tipuri de uși, respectiv sisteme de uși integral electrice sau sisteme de uși electropneumatice.

Întrebare 36:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.23.1 „Condiţii electrice generale"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„- indicator «întrerupător automat deconectat»;"*

Solicitarea ofertantului:
Se înţelege că această cerinţă se poate referi la un întrerupător automat de protecţie la supracurent, utilizat în trecut la anumite soluţii de troleibuze. Un astfel de echipament nu mai este însă disponibil în mod curent şi nu face parte din arhitectura electrică propusă de Ofertant.

În soluţia Ofertantului, protecţia la supracurent a alimentării de tracţiune este asigurată prin monitorizarea electronică a curentului, care deconectează automat contactoarele principale de intrare în cazul apariţiei unui supracurent. Suplimentar, troleibuzul este echipat cu siguranţe fuzibile de intrare, care asigură protecţia de rezervă a intrării de la reţeaua de contact.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos confirmarea faptului că cerinţa privind indicaţia „întrerupător automat deconectat" poate fi îndeplinită prin indicarea:
– deschiderii/declanşării contactoarelor principale de intrare ca urmare a unui supracurent şi/sau
– acţionării (arderii) siguranţelor fuzibile de intrare,
cu condiţia ca aceste indicaţii să furnizeze conducătorului auto şi personalului de întreţinere informaţii echivalente privind acţionarea sistemului de protecţie a intrării de tracţiune a vehiculului.

Răspuns 36:

Autoritatea Contractantă menține cerința prevăzută la pct. 3.4.1.23.1 „Condiţii electrice generale" referitoare la existența în instalația electrică a unui „întrerupător automat de protecție".
Cerința este stabilită în corelare cu prevederile aplicabile troleibuzelor prevăzute de UNECE R107, Anexa 12, și urmărește asigurarea unei soluții dedicate pentru protecția și izolarea circuitului electric de alimentare al vehiculului.
În funcție de soluția constructivă adoptată de producător, funcția de limitare a supratensiunilor poate implica utilizarea unor elemente de protecție dimensionate corespunzător pentru energia și nivelurile de tensiune aferente instalației de tracțiune. Cerința din caietul de sarcini se menține, iar soluția ofertată trebuie să demonstreze conformitatea cu funcțiile și nivelurile de protecție solicitate.

Întrebare 37:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.23.3 „Captatorii de curent"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„În situaţia apariţiei unor defecţiuni la sistemul de alimentare şi tracţiune din baterii, troleibuzele se vor putea retrage la unităţile de exploatare alimentate din reţeaua de contact, cu acceptul furnizorului şi în condiţii de protecţie şi siguranţă a călătorilor."*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul precizează că anumite defecţiuni ale sistemului de tracţiune pot împiedica prin natura lor funcţionarea vehiculului, indiferent de sursa de alimentare disponibilă. În special, defectarea unui convertizor de tracţiune conectat direct la circuitul intermediar de curent continuu poate face vehiculul inoperabil atât în regim de baterie, cât şi la alimentarea din reţeaua de contact.

În consecinţă, cerinţa de mai sus nu poate fi îndeplinită pentru toate defecţiunile posibile ale sistemului de alimentare din baterii şi ale sistemului de tracţiune, întrucât anumite defecte interne ale echipamentelor esenţiale de tracţiune împiedică tracţiunea indiferent de sursa de alimentare.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos confirmarea faptului că această cerinţă se aplică exclusiv defecţiunilor sistemului de baterii sau ale alimentării din baterii care nu

afectează funcţionarea sistemului de tracţiune la alimentarea din reţeaua de contact. Alternativ, Ofertantul solicită revizuirea cerinţei după cum urmează:
„În situaţia apariţiei unor defecţiuni la sistemul de alimentare din baterii, troleibuzul se va putea retrage la unităţile de exploatare alimentat din reţeaua de contact, ori de câte ori sistemul de tracţiune rămâne funcţional."

Răspuns 37:

Autoritatea contractantă accepta revizuirea cerinței din caietul de sarcini pct. 3.4.1.23.3 „Captatorii de curent". Cerința inițială: „În situaţia apariţiei unor defecţiuni la sistemul de alimentare şi tracţiune din baterii, troleibuzele se vor putea retrage la unităţile de exploatare alimentate din reţeaua de contact, cu acceptul furnizorului şi în condiţii de protecţie şi siguranţă a călătorilor." se va citi: „În situaţia apariţiei unor defecţiuni la sistemul de alimentare din baterii, troleibuzul se va putea retrage la unităţile de exploatare alimentat din reţeaua de contact, ori de câte ori sistemul de tracţiune rămâne funcţional.".

Întrebare 38:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.23.3 „Captatorii de curent"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„În orice situaţie de pierdere a contactului între capul de captare şi reţea, sistemul de retragere automată va intra în acţiune, va coborî captatorul şi îl va aduce în planul vertical longitudinal al troleibuzului la o înălţime de 400…600 mm deasupra acoperişului troleibuzului."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul precizează că poziţia finală a captatorului după retragerea automată depinde de mai mulţi parametri de exploatare, printre care înălţimea reţelei de contact în locul în care se pierde contactul, geometria captatorului, deplasarea vehiculului şi comportamentul dinamic al sistemului de retragere. În consecinţă, nu este posibil din punct de vedere tehnic să se garanteze că, în orice situaţie de exploatare, captatorul va ajunge într-o poziţie situată în intervalul specificat de 400–600 mm deasupra acoperişului.

Mai mult, intervalul de înălţime specificat este foarte apropiat de poziţia normală de parcare asigurată a captatorului sub cârligele de reţinere şi poate să nu fie realizabil în toate condiţiile de reţea şi de exploatare, în pofida funcţionării corecte a sistemului de retragere automată.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos confirmarea faptului că îndeplinirea acestei cerinţe va fi evaluată pe baza declanşării corecte şi a funcţionării în siguranţă a sistemului de retragere automată, având ca rezultat coborârea în siguranţă a captatorului şi aducerea acestuia în planul vertical longitudinal al troleibuzului, fără a impune atingerea unei înălţimi fixe de 400–600 mm deasupra acoperişului în orice scenariu posibil de exploatare.

Alternativ, Ofertantul solicită revizuirea cerinţei după cum urmează:
„În orice situaţie de pierdere a contactului între capul de captare şi reţea, sistemul de retragere automată va intra în acţiune şi va coborî în siguranţă captatorul, aducându-l în planul vertical longitudinal al troleibuzului, într-o poziţie determinată de construcţia captatorului şi de condiţiile de exploatare."

Răspuns 38:

Autoritatea contractantă va elimina din caietul de sarcini pct. 3.4.1.23.3 „Captatorii de curent" cerința „În orice situaţie de pierdere a contactului între capul de captare şi reţea, sistemul de retragere automată va intra în acţiune, va coborî captatorul şi îl va aduce în

planul vertical longitudinal al troleibuzului la o înălţime de 400...600 mm deasupra acoperişului troleibuzului." şi se va citi:„ În orice situaţie de pierdere a contactului între capul de captare şi reţea, sistemul de retragere automată va intra în acţiune şi va coborî în siguranţă captatorul, aducându-l în planul vertical longitudinal al troleibuzului, într-o poziţie determinată de construcţia captatorului şi de condiţiile de exploatare."

Întrebare 39:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.24.2 „Echipamentul de tracţiune" ÎN CORELARE CU pct. 3.4.1.2 „Condiţii tehnice obligatorii", nr. 6

CONTRADICŢIE ÎNTRE DOUĂ CERINŢE

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *Pct. 3.4.1.24.2: „Sistemul de stocare a energiei va asigura funcţionarea în gama de temperaturi impuse de regulamentele pentru vehicule cu tracţiune electrică, şi nu va necesita suplimentar pentru funcţionare instalaţii de menţinere a temperaturii."*
>
> *Pct. 3.4.1.2, nr. 6: „Echiparea cu Sistem Reîncărcabil de Stocare a Energiei Electrice (SRSEE) (...) inclusiv sistem propriu de HVAC pentru funcţionarea în condiţiile de mediu din Bucureşti."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul doreşte să atragă atenţia Autorităţii Contractante asupra unei contradicţii aparente între următoarele cerinţe:

1. Cerinţa de la pct. 3.4.1.24.2: „Sistemul de stocare a energiei va asigura funcţionarea în gama de temperaturi impuse de regulamentele pentru vehicule cu tracţiune electrică, şi nu va necesita suplimentar pentru funcţionare instalaţii de menţinere a temperaturii."
2. Clauza 3.4.1.2 „Condiţii tehnice obligatorii", nr. 6, care impune: „Echiparea cu Sistem Reîncărcabil de Stocare a Energiei Electrice (SRSEE) (...) inclusiv sistem propriu de HVAC pentru funcţionarea în condiţiile de mediu din Bucureşti."

Ofertantul interpretează clauza 3.4.1.2, nr. 6 ca impunând ca sistemul de baterii de tracţiune să fie echipat cu un sistem HVAC propriu, dedicat răcirii şi managementului termic al bateriilor. Această cerinţă este pe deplin în concordanţă cu tehnologia actuală a bateriilor şi cu necesitatea de a asigura performanţa, durata de viaţă, capacitatea de încărcare şi siguranţa în exploatare în condiţiile de mediu specifice Municipiului Bucureşti.

Această abordare nu este însă compatibilă cu cerinţa distinctă potrivit căreia sistemul de stocare a energiei nu trebuie să necesite instalaţii suplimentare de menţinere a temperaturii. În opinia Ofertantului, cele două cerinţe sunt contradictorii, întrucât un sistem de baterii echipat cu o unitate HVAC dedicată se bazează în mod necesar pe echipamente de control al temperaturii pentru menţinerea condiţiilor de funcţionare impuse.

Ofertantul intenţionează să ofere un sistem de baterii care încorporează un sistem HVAC propriu, dedicat răcirii şi condiţionării termice a bateriilor, pe deplin în conformitate cu clauza 3.4.1.2, nr. 6.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos ca cerinţa „Sistemul de stocare a energiei va asigura funcţionarea în gama de temperaturi impuse de regulamentele pentru vehicule cu tracţiune electrică, şi nu va necesita suplimentar pentru funcţionare instalaţii de menţinere a temperaturii" să fie eliminată sau modificată astfel încât să nu excludă sistemele de

baterii echipate cu management termic bazat pe HVAC, impus în mod explicit în altă parte a documentaţiei de atribuire.

Răspuns 39:

Autoritatea Contractantă a analizat observația ofertantului referitoare la corelarea prevederilor pct. 3.4.1.24.2 „Echipamentul de tracțiune" cu pct. 3.4.1.2 „Condiții tehnice obligatorii", nr. 6.

În vederea eliminării oricărei ambiguități privind interpretarea cerințelor tehnice, Autoritatea Contractantă reformulează prevederea de la pct. 3.4.1.24.2: „ Sistemul de stocare a energiei va asigura funcţionarea în gama de temperaturi impuse de regulamentele pentru vehicule cu tracţiune electrică, şi nu va necesita suplimentar pentru funcţionare instalaţii de menţinere a temperaturii."referitoare la sistemul de stocare a energiei.

Cerința se reformuleaza și se va citi astfel astfel:

„Sistemul de stocare a energiei va asigura funcționarea în gama de temperaturi impuse de regulamentele aplicabile vehiculelor cu tracțiune electrică, inclusiv prin intermediul sistemului propriu de management termic/HVAC prevăzut pentru SRSEE, fără a necesita instalații sau echipamente externe suplimentare, altele decât cele care fac parte integrantă din soluția tehnică ofertată pentru SRSEE."

Întrebare 40:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.27 „Motoarele auxiliare de acţionare compresor aer, servodirecţie, compresor aer condiţionat"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Motoarele trebuie să fie dotate cu rulmenţi capsulaţi şi fără colector fiind dotate cu senzori de supratemperatură bobinaj pe durata de serviciu a troleibuzului (15 ani)."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul precizează că motoarele moderne trifazate de curent alternativ sunt prin construcţie fără colector şi pot fi echipate cu rulmenţi capsulaţi, unşi pe toată durata de viaţă. Cu toate acestea, nu toate construcţiile de motoare verificate în exploatare includ senzori dedicaţi de supratemperatură a bobinajului. Protecţia termică a motorului poate fi realizată, alternativ, prin sistemul de comandă a tracţiunii, utilizând monitorizarea parametrilor de funcţionare şi algoritmi de protecţie termică integraţi în sistemul de comandă al acţionării.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos confirmarea faptului că îndeplinirea acestei cerinţe poate fi realizată şi prin metode echivalente de protecţie termică a motorului, care asigură funcţionarea sigură şi fiabilă a motorului pe întreaga durată de serviciu a vehiculului, fără utilizarea obligatorie a unor senzori dedicaţi de supratemperatură a bobinajului.

Alternativ, Ofertantul solicită modificarea cerinţei după cum urmează:

„Motoarele trebuie să fie dotate cu rulmenţi capsulaţi şi fără colector şi vor fi protejate împotriva supraîncălzirii prin senzori de temperatură a bobinajului sau printr-un sistem echivalent de protecţie termică integrat în sistemul de comandă a acţionării."

Răspuns 40:

Autoritatea contractantă acceptă modificarea cerinței din caietul de sarcini pct. 3.4.1.27 „Motoarele auxiliare de acţionare compresor aer, servodirecţie, compresor aer condiţionat": „Motoarele trebuie să fie dotate cu rulmenţi capsulaţi şi fără colector fiind dotate cu senzori de supratemperatură bobinaj pe durata de serviciu a troleibuzului (15

ani)." şi se va citi: „Motoarele trebuie să fie dotate cu rulmenţi capsulaţi şi fără colector şi vor fi protejate împotriva supraîncălzirii prin senzori de temperatură a bobinajului sau printr-un sistem echivalent de protecţie termică integrat în sistemul de comandă a acţionării."

Întrebare 41:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.2 „Condiţii tehnice obligatorii", nr. 34

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„- sisteme de avertizare cu privire la somnolenţa şi lipsa de atenţie a conducătorului auto, la mersul înapoi, privind starea avansată de distragere a atenţiei conducătorului auto, la mersul înapoi, privind portul centurii de siguranţă, la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulaţie;*
>
> *- sisteme inteligente de asistenţă pentru controlul vitezei, de menţinere a benzii de circulaţie, sisteme de asistenţă la frânare;"*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul precizează că documentaţia de atribuire nu specifică în mod clar dacă sistemele enumerate au ca scop exclusiv furnizarea de avertizări şi notificări către conducătorul auto sau dacă este solicitată intervenţia activă asupra comenzilor vehiculului (de exemplu, corecţii automate de direcţie pentru menţinerea benzii, intervenţii automate asupra controlului vitezei sau acţiuni autonome de frânare).

Soluţia propusă de Ofertant include sisteme de asistenţă şi siguranţă a conducătorului auto care furnizează avertizări vizuale şi/sau acustice privind evenimentele şi condiţiile de exploatare relevante. Aceste sisteme nu intervin însă în mod activ asupra direcţiei, frânării sau a altor funcţii de comandă ale vehiculului.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos confirmarea faptului că îndeplinirea cerinţelor de mai sus poate fi realizată prin funcţii de avertizare şi semnalizare care informează conducătorul auto cu privire la situaţiile relevante, fără a fi necesară intervenţia automată asupra sistemelor de direcţie, frânare sau control al vitezei.

Alternativ, Ofertantul solicită Autorităţii Contractante să definească în mod explicit care dintre funcţiile enumerate necesită intervenţie activă asupra comenzilor vehiculului şi care pot fi îndeplinite exclusiv prin sisteme de avertizare a conducătorului auto.
Răspuns 41:
Autoritatea contractantă confirmă faptul că îndeplinirea cerinţelor de mai sus poate fi realizată prin funcţii de avertizare şi semnalizare care informează conducătorul auto cu privire la situaţiile relevante, fără a fi necesară intervenţia automată asupra sistemelor de direcţie, frânare sau control al vitezei, întrucât nu sunt obligatorii pentru categoria de vehicule M3.

Întrebare 42:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.2 „Condiţii tehnice obligatorii", nr. 34

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„- posibilitatea selectării modului de funcţionare a sistemului de către personalul autorizat al operatorului, respectiv alertare şi intervenţie automată asupra sistemului de frânare sau doar alertare fără frânare automată, cu memorarea tuturor schimbărilor de configuraţie."*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul înţelege că scopul sistemului de asistenţă a conducătorului auto avut în vedere este creşterea siguranţei în exploatare prin furnizarea de avertizări şi, după caz, prin intervenţie automată de frânare. Cerinţa pare însă să implice posibilitatea modificării, pe durata ciclului de viaţă al vehiculului, a modului de funcţionare al unui sistem critic pentru siguranţă de către personalul autorizat al operatorului.

În opinia Ofertantului, posibilitatea ca operatorii să comute în mod independent între un mod cu intervenţie automată de frânare şi un mod exclusiv de avertizare poate genera un comportament de siguranţă neuniform la nivelul parcului de vehicule şi introduce riscuri inutile, asociate modificării unor funcţii relevante pentru siguranţă. Selectarea şi validarea unor astfel de funcţii trebuie să rămână în responsabilitatea producătorului vehiculului şi al sistemului şi să facă obiectul procesului aplicabil de evaluare şi aprobare din punct de vedere al siguranţei.

Ofertantul intenţionează să ofere un sistem de asistenţă a conducătorului auto cu o configuraţie fixă, definită de producător, fără posibilitatea ca personalul operatorului să activeze sau să dezactiveze intervenţiile automate de frânare prin setări operaţionale.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos confirmarea faptului că îndeplinirea cerinţei poate fi realizată printr-un sistem configurat permanent, furnizat şi validat de producător, fără un mod de funcţionare selectabil de utilizator, care să permită comutarea între funcţionarea cu intervenţie de frânare şi cea exclusiv de avertizare.

Alternativ, Ofertantul solicită eliminarea cerinţei privind posibilitatea comutării de către operator între modul cu intervenţie de frânare şi modul exclusiv de avertizare.
Răspuns 42:
Autoritatea contractantă permite furnizarea unui vehicul fără un Sistem Avansat de Frânare de Urgență care intervine automat în sistemul de frânare al vehiculului, această funcționalitate nefiind considerată obligatorie la categoria de vehicule M3. Se va elimina cerința care permite personalului autorizat al operatorului să aleagă între intervenția automată a frânării și modul doar de avertizare.

Întrebare 43:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 7.2 „Reglementări legale în România"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„- Legea 448/2006 privind protecţia şi promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, cu modificările şi completările ulterioare;"*

Solicitarea ofertantului:
Având în vedere că troleibuzele livrate trebuie să respecte şi prevederile de accesibilitate ale Regulamentului CEE-ONU nr. 107 (R107), Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme dacă respectarea integrală a cerinţelor de accesibilitate prevăzute de R107 va fi considerată dovadă suficientă a conformităţii cu legislaţia naţională menţionată mai sus, în scopul prezentei proceduri de atribuire.

În cazul în care se intenţionează aplicarea unor cerinţe suplimentare care decurg din Legea 448/2006, dincolo de cele deja acoperite de R107, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să precizeze aceste cerinţe, precum şi metoda corespunzătoare de verificare a conformităţii.

Răspuns 43:

Autoritatea contractantă confimă că respectarea integrală a cerinţelor de accesibilitate prevăzute de R107 va fi considerată dovadă suficientă a conformităţii cu legislaţia naţională menţionată mai sus, în scopul prezentei proceduri de atribuire.

Întrebare 44:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.8.9 „Suspensia" ÎN CORELARE CU pct. 3.4.1.8.6 „Puntea faţă"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *Pct. 3.4.1.8.9: „Elementele principale ale suspensiei trebuie să fie: Pentru faţă: - cu două perne de aer şi bare de reacţiune; - cu două amortizoare hidraulice cu dublu efect, cu limitator de cursă. Pentru spate: - cu patru perne de aer şi bare de reacţiune; - cu patru amortizoare hidraulice cu dublu efect, cu limitator de cursă."*
>
> *Pct. 3.4.1.8.6: „Puntea faţă poate fi de tipul cu semiaxe independente, prevăzute cu bară stabilizatoare."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul solicită clarificarea cerinţelor privind suspensia, prevăzute la pct. 3.4.1.8.9 şi 3.4.1.8.6.

Pct. 3.4.1.8.9 prevede că elementele principale ale suspensiei vor include perne de aer, bare de reacţiune şi amortizoare hidraulice, atât pentru puntea faţă, cât şi pentru punţile spate. Pct. 3.4.1.8.6 prevede suplimentar că: „Puntea faţă poate fi de tipul cu semiaxe independente, prevăzute cu bară stabilizatoare."

Din formularea de mai sus, Ofertantul înţelege că bara stabilizatoare este asociată exclusiv punţii faţă, întrucât aceasta este menţionată în mod explicit numai la pct. 3.4.1.8.6. Cu toate acestea, termenul „bare de reacţiune", utilizat la pct. 3.4.1.8.9, poate fi interpretat diferit în funcţie de soluţia constructivă a suspensiei.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme dacă termenul „bare de reacţiune" se referă exclusiv la elementele de ghidare/poziţionare ale suspensiei şi nu la o bară antiruliu (stabilizatoare). De asemenea, solicităm confirmarea faptului că o bară stabilizatoare este solicitată sau avută în vedere numai pentru puntea faţă şi că nu este solicitată o bară stabilizatoare pentru punţile spate, cu excepţia cazului în care aceasta este prevăzută în mod explicit în altă parte a specificaţiei tehnice.

Răspuns 44:

Autoritatea Contractantă confirmă interpretarea ofertantului.

Termenul „bare de reacțiune" menționat la pct. 3.4.1.8.9 din Caietul de sarcini se referă exclusiv la elementele cinematice de ghidare, preluare a eforturilor și poziționare a suspensiei (longitudinale/transversale), distincte de funcția unei bare antiruliu (stabilizatoare).

De asemenea, se confirmă faptul că bara stabilizatoare este solicitată în mod obligatoriu doar pentru puntea față, conform prevederilor pct. 3.4.1.8.6. Pentru punțile spate, dotarea cu bară stabilizatoare nu este o cerință minimă obligatorie, cu excepția cazului în care o anumită configurație constructivă specifică a producătorului o impune pentru garantarea performanțelor de siguranță și stabilitate ale troleibuzului.

Întrebare 45:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.5.1.1 „Consideraţii generale privind garanţia" (a se vedea şi pct. 3.4.1.14 „Sistemul de rulare")

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Garanţii diferite de cea a troleibuzului în ansamblu: Anvelope: minim 160.000 km"*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul precizează, cu respect, că această cerinţă pare disproporţionată faţă de caracteristicile de exploatare ale troleibuzelor articulate şi depăşeşte semnificativ durata de viaţă realizată în mod obişnuit de anvelopele utilizate în acest tip de exploatare urbană de transport public. În practică, uzura anvelopelor este puternic influenţată de condiţiile de traseu, densitatea traficului, stilul de conducere, calitatea îmbrăcăminţii rutiere, condiţiile climatice, gradul de încărcare al vehiculului şi de alţi factori de exploatare care se află în mare măsură în afara controlului producătorului de vehicule.

În consecinţă, cerinţa privind o durată garantată de funcţionare a anvelopelor de 160.000 km poate fi imposibil de realizat din punct de vedere tehnic pentru anvelopele standard disponibile comercial şi poate restrânge în mod nejustificat participarea unor ofertanţi altfel calificaţi, fără a aduce un beneficiu operaţional corespunzător.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante reanalizarea acestei cerinţe şi fie eliminarea garanţiei de parcurs minim pentru anvelope, fie revizuirea acesteia la o valoare realistă şi disponibilă pe piaţă, care să reflecte condiţiile obişnuite de exploatare ale troleibuzelor articulate.

Răspuns 45:
Autoritatea contractantă își menține cerința considerând faptul că anvelopele reprezintă o componentă principală care concură la siguranța circulației călătorilor. În cazul în care anvelopele ofertate nu asigură minimul de 160.000 km ofertantul se va asigura că va dimensiona stocul de materiale consumabile în conformitate cu numărul de kilometri asigurați de anvelopele folosite la troleibuzul ofertat.

Întrebare 46:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.5.1.2 „Activitatea de control şi întreţinere zilnică"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„În situaţia în care nu există în stocul din fiecare locaţie de exploatare piese vitale cu valoare mică sau materiale şi repere consumabile (lichide, curele, becuri, contacte glisante etc.), troleibuzele vor fi declarate inapte de traseu din momentul anunţării."*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante informaţii privind locaţiile de exploatare (depourile) care vor fi vizate de această condiţie.

Răspuns 46:
Locațiile de exploatare(depourile) vor fi: Bucureștii Noi, Bujoreni, Vatra Luminoasă și Berceni.

Întrebare 47:
Referinţă: Fişa de date a achiziţiei / Anunţul de participare – termenul-limită de depunere a ofertelor

Solicitare cu caracter procedural.

Observaţie preliminară:

> *Documentaţia de atribuire cuprinde Caietul de sarcini nr. 104488/21.08.2026, Formularul de propunere tehnică, Proiectul de contract, Fişa de date şi modelele de formulare, iar oferta trebuie să conţină, între altele, DUAE, garanţia de participare, propunerea tehnică, propunerea financiară cu Anexele 1 şi 1.1–1.5, certificatul de omologare de tip, protocolul E-SORT, precum şi proiectul de contract însuşit.*

Solicitarea ofertantului:
Documentaţia de atribuire aferentă prezentei proceduri este deosebit de amplă, iar oferta trebuie să conţină un volum considerabil de date, informaţii şi documente, atât la nivelul propunerii tehnice, cât şi la nivelul propunerii financiare şi al documentelor de calificare.

Pentru elaborarea în mod responsabil şi la cel mai înalt standard calitativ a unei oferte de o asemenea complexitate, este necesară realizarea unei serii de analize şi calcule tehnice şi economice, efectuarea de simulări privind consumul energetic şi dimensionarea sistemului de stocare a energiei, obţinerea şi verificarea documentelor de omologare, precum şi consultarea şi obţinerea de oferte ferme din partea subcontractanţilor şi a furnizorilor-cheie de subansambluri.

Toate aceste demersuri sunt, desigur, şi în interesul Autorităţii Contractante, respectiv acela de a primi oferte temeinic fundamentate, comparabile şi competitive, contribuind astfel la utilizarea eficientă a fondurilor publice şi la asigurarea unui grad cât mai ridicat de participare a operatorilor economici la procedură.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante prelungirea corespunzătoare a termenului-limită de depunere a ofertelor, cel puţin până la data de 26 octombrie 2026.

Răspuns 47:
Termenul de depunere a ofertelor a fost prelungit până la data de 15.10.2026. A se vedea în acest sens "Clarificare din oficiu automata" postată în SEAP în data de 18.09.2026.

Întrebare 48:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.2 „Condiţii tehnice obligatorii", nr. 1 (a se vedea şi pct. 3.4.1.4.3 şi cap. 3.4 – prevederile generale privind omologarea)

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Toate troleibuzele care vor fi ofertate trebuie să îndeplinească obligatoriu condiţia de a fi fabricate de acelaşi producător şi sub aceeaşi marcă.*
>
> *Fiecare troleibuz ofertat va avea Certificat de omologare de tip RAR (Registrul Auto Român) sau certificat de omologare acordat de către autorităţile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3.*
>
> *Respectarea condiţiilor prevăzute de Regulamentul (UE) nr. 858/2018."*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme dacă interpretarea sa este corectă, respectiv că în cadrul ofertei urmează a fi prezentat fie Certificatul de omologare de tip RAR (Registrul Auto Român), fie certificatul de omologare de tip acordat

de autoritățile competente dintr-un alt stat membru al Uniunii Europene pentru categoria M3, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 858/2018.

Cu alte cuvinte, Ofertantul solicită confirmarea faptului că cele două documente reprezintă alternative, iar nu cerințe cumulative, fiind suficientă prezentarea unuia dintre acestea.

Răspuns 48:

Autoritatea contractantă confirmă faptul că se acceptă unul din cele două documente fie Certificatul de omologare de tip RAR (Registrul Auto Român), fie certificatul de omologare de tip acordat de autoritățile competente dintr-un alt stat membru al Uniunii Europene pentru categoria M3, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 858/2018.

Întrebare 49:

Referință: Caiet de sarcini, pct. 3.5.1.3 „Activitatea de întreținere și mentenanță planificată", în corelare cu pct. 3.4.1.2 „Condiții tehnice obligatorii", nr. 29, și cu factorul de evaluare privind durata garanției FULL WARRANTY din Fișa de date a achiziției

Prevederea din documentația de atribuire:

> *Pct. 3.5.1.3: „toate materialele, SDV-urile si consumabilele necesare activității de întreținere și mentenanță planificată sunt în sarcina Furnizorului pentru toată perioada de garanție și vor fi livrate, esalonat, către utilizator."*
>
> *Pct. 3.4.1.2, nr. 29: „Garanția completa de funcționare («FULL WARRANTY») fără defecțiuni a troleibuzului va fi de minim 5 ani pentru troleibuz în ansamblu și toate componentele acestuia inclusiv întreținerea planificată, consumabilele și manopera. În prezentul caiet de sarcini, termenul de «garanție» se va citi «garanția completă de funcționare FULL WARRANTY» (...). Pentru troleibuze se solicită o garanție de minim 5 ani."*

Solicitarea ofertantului:

Potrivit documentației de atribuire, toate materialele, SDV-urile și consumabilele necesare activității de întreținere și mentenanță planificată sunt în sarcina Furnizorului pentru toată perioada de garanție (denumite în continuare „materiale și consumabile de uzură").

Durata minimă a perioadei de garanție completă de funcționare (FULL WARRANTY) este de 5 ani. Totodată, durata acestei perioade constituie unul dintre factorii de evaluare din cadrul criteriului de atribuire, astfel încât ofertantul poate oferta o perioadă de garanție FULL WARRANTY mai mare de 5 ani.

În situația în care ofertantul va oferta o perioadă de garanție FULL WARRANTY mai mare de 5 ani (de exemplu, 8 ani), Ofertantul solicită respectuos Autorității Contractante să confirme dacă obligația de a asigura, fără costuri pentru Achizitor/Utilizator, materialele și consumabilele de uzură subzistă:

a) exclusiv pe durata perioadei minime de garanție de 5 ani; sau

b) pe întreaga perioadă de garanție FULL WARRANTY ofertată (în exemplul de mai sus, 8 ani).

Clarificarea acestui aspect este esențială pentru fundamentarea corectă a prețului ofertei și pentru asigurarea comparabilității ofertelor depuse de operatorii economici participanți la procedură.

Răspuns 49:
Autoritatea contractantă confirmă faptul că furnizorul are obligaţia de a asigura conform anexelor 1.4 şi 1.5, materialele şi consumabilele de uzură subzistă pe întreaga perioadă de garanţie FULL WARRANTY ofertată.

↓ SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 11 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Referitor la documentaţia publicată, în termenul indicat în fişa de date a achiziţiei, vă transmitem solicitarea noastra de clarificari după cum urmează:

- **Fisa de date - Secţiunea III.1.3.a) — Capacitatea tehnică şi/sau profesională**

Experienţa similară
Criteriu selectie:
Referinţe despre livrări specificate
Modalitatea de indeplinire:
Ofertanţii trebuie să facă dovada că în ultimii 3 ani, calculaţi până la data limită de depunere a ofertelor, menţionat în anunţul de participare, au furnizat/livrat produse similare de complexitate comparabilă cu cele care fac obiectul contractului de achiziţie publică, cu indicarea valorilor, datelor şi a beneficiarilor publici sau privaţi, în valoare cumulată de cel puţin 492.787.450,00 lei, fără TVA la nivelul unuia sau mai multor contracte.
În situaţia în care se decalează termenul limită de depunere al ofertelor, numărul de ani aferenţi experienţei similare se calculează prin raportare la data limită de depunere a ofertelor, astfel că perioada aferentă experienţei similare (ultimii 3 ani împliniţi la data termenului limită pentru depunerea ofertelor) se va extinde în mod corespunzător cu perioada de decalare.
Prin ***produse „similare" de complexitate comparabilă cu cele care fac obiectul contractului de achiziţie publică, se înţeleg autovehicule de transport public cu tracţiune şi frânare electrică****.*
Pentru documentele justificative a căror valoare este exprimată în altă valută decât în LEI, pentru calculul echivalenţei se va aplica cursul mediu anual lei/valută comunicat de BNR pentru fiecare an în parte.
Experienţa similară poate fi demonstrată prin orice document din care rezultă informaţiile solicitate cum ar fi - copii ale contractelor prin care să se facă dovada că au fost livrate produse similare de complexitate comparabilă cu cele care fac obiectul achiziţiei. Din contractele prezentate trebuie să reiasă identitatea părţilor, valoarea produselor, perioada de desfăşurare - pentru contractele care probează experienţa similară, documente constatatoare/recomandări/ procese verbale de recepţie emise de beneficiar privind modul de îndeplinire a obligaţiilor contractuale.

Solicitare de clarificări:
În temeiul art. 160 din Legea nr. 98/2016, vă rugăm să confirmați modul de aplicare a cerinței de la Secțiunea III.1.3.a), potrivit căreia: „Prin produse «similare» de complexitate comparabilă cu cele care fac obiectul contractului de achiziție publică, se înțeleg autovehicule de transport public cu tracțiune și frânare electrică."

Întrebare 1:
Având în vedere că documentația de atribuire raportează similaritatea la criterii clare: a) destinația de mijoace de transport public de călători, b) la tracțiunea și frânarea electrică și la c) complexitatea comparabilă,

vă rugăm să confirmați că experiența rezultată din livrarea altor **mijloace de transport public de călători** cu tracțiune și frânare electrică – tramvaiele - este acceptată pentru îndeplinirea cerinței de la Secțiunea III.1.3.a), în aceleași condiții ca livrările de troleibuze și de autobuze electrice.

Considerăm că această confirmare este concordantă cu:
(i) art. 5 alin. (1) din Instrucțiunea președintelui ANAP nr. 2/2017, potrivit căruia experiența similară nu poate fi limitată la produse identice, „fiind necesar să fie permise și cele similare sau superioare din punctul de vedere al complexității și/sau scopului";
(ii) Vocabularul comun privind achizițiile publice (Regulamentul (CE) nr. 213/2008), în care codul principal al procedurii, 34622300-6 „Troleibuze", este inclus în clasa 34622000-3 „Vagoane de cale ferată și de tramvai pentru pasageri și troleibuze", alături de codul 34622100-4 „Vagoane de tramvai pentru pasageri";
(iii) propria documentație de atribuire, care tratează unitar transportul urban cu tracțiune electrică (substații de tracțiune comune pentru tramvai și troleibuz; normele specifice pentru transportul urban cu tracțiune electrică — tramvai, troleibuz, autobuz electric).

În acest sens, **Legea nr. 92/2007** privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale include atât tramvaiele, cât și troleibuzele în categoria mijloacelor de transport destinate serviciului public de transport de persoane - **art. 14 alin (3) și art. 4 alin. (1) lit. d)**. Ambele vehicule reprezintă mijloace de transport public urban cu tracțiune electrică, destinate transportului unui număr mare de pasageri și integrate în infrastructura și sistemele specifice transportului public local urban.

O asemenea abordare este în concordanță cu scopul cerinței privind experiența similară, respectiv demonstrarea capacității operatorului economic de a gestiona și executa în mod corespunzător contracte de o natură și complexitate comparabile cu contractul ce urmează a fi atribuit (inclusiv cerințele de omologare), fără ca experiența relevantă să trebuiască să fie dobândită prin furnizarea unui produs identic.

Din perspectiva experienței necesare executării contractului, furnizarea de tramvaie demonstrează capacități cel puțin comparabile cu cele necesare furnizării de troleibuze, implicând, între altele, proiectarea și/sau integrarea unor sisteme complexe de tracțiune electrică, alimentare și conversie a energiei, frânare, comandă și control, diagnoză, siguranță a pasagerilor, climatizare și informare a călătorilor, precum și efectuarea încercărilor, punerea în funcțiune, instruirea personalului, asigurarea garanției, mentenanței și disponibilității pieselor de schimb.

Diferențele constructive dintre cele două categorii de vehicule – în principal deplasarea ghidată pe șină și catenară în cazul tramvaiului și deplasarea rutieră prin rețeaua de contact în cazul troleibuzului – nu înlătură caracterul similar al experienței din perspectiva capacității tehnice și profesionale urmărite prin criteriul de calificare. Dimpotrivă, limitarea experienței exclusiv la furnizarea de troleibuze sau autobuze electrice ar transforma cerința privind experiența similară într-o cerință privind experiența în furnizarea unui produs identic.

Relevant pentru prezenta solicitare de clarificări este și sensul interpretativ din procedura **CN1008715/2019 privind achiziția a 100 de troleibuze pentru municipiul București**, respectiv definiția produselor similare din documentația de atribuire a inclus în mod expres materialul rulant electric pentru transportul călătorilor, iar în procedura **CN1077478/2025** - "Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public prin achiziția unui număr de 22 troleibuze din gama de 12 m cu autonomie de minim 20 km" prin Răspunsul consolidat din 20.03.2025, autoritatea contractantă a confirmat că autobuzele și microbuzele electrice se încadrează în categoria autovehiculelor de transport public cu tracțiune și frânare electrică.

Răspuns 1:

Referitor la solicitarea privind acceptarea experienței rezultate din furnizarea de tramvaie pentru îndeplinirea cerinței privind experiența similară prevăzută la Secțiunea III.1.3.a), Autoritatea contractantă își menține cerința prevăzută în documentația de atribuire.

Tramvaiul este considerat vehicul feroviar urban fiind supus altor normative de siguranță, altor standarde de omologare, iar experiența similară în livrarea de tramvaie nu garantează capacitatea tehnică de a produce și omologa un autovehicul rutier. Deși există elemente comune din perspectiva utilizării energiei electrice și a transportului public de călători, există diferențe relevante în ceea ce privește natura vehiculului, modul de deplasare, interacțiunea cu infrastructura, cerințele de integrare și de exploatare, precum și cadrul tehnic și de reglementare aplicabil.

În ceea ce privește invocarea art. 5 alin. (1) din Instrucțiunea președintelui ANAP nr. 2/2017, Autoritatea contractantă precizează că nu a stabilit o cerință limitată la furnizarea unui produs identic sub aspect comercial sau constructiv, ci a definit prin documentația de atribuire criteriile de similaritate relevante pentru obiectul concret al contractului.

In sensul cerinței publicate, noțiunea de "autovehicule de transport public cu tracțiune și frânare electrică" privește vehicule rutiere din categoriile M2/M3, supuse cadrului de omologare rutiera aplicabil, precum troleibuzele și autobuzele electrice. Tramvaiul este vechicul ghidat pe șină și nu reprezintă autovehicul rutier, în consecință, experiența rezultată exclusiv din livrarea de tramvaie nu se încadrează în definiția publicată.

Întrebare 2:

Vă rugăm să confirmați că valoarea minimă solicitată, de 492.787.450 lei fără TVA, poate fi demonstrată prin cumularea valorilor produselor similare – mijloace de transport public (troleibuze, tramvaie, autobuze electrice) livrate și recepționate în perioada de referință, la nivelul unuia sau mai multor contracte, inclusiv prin participarea în asociere și/sau prin susținerea acordată de un terț, în condițiile documentației de atribuire și ale art. 182–185 din Legea nr. 98/2016.

Răspuns 2:

Autoritatea contractantă confirmă că valoarea minimă solicitată, de 492.787.450 lei fără TVA, poate fi demonstrată prin cumularea valorilor produselor similar (Prin produse *„similare"* de complexitate comparabilă cu cele care fac obiectul contractului de achiziție

publică, se înțeleg autovehicule de transport public cu tracțiune și frânare electrică- tramvaiele nu intră în această categorie) livrate și recepționate în perioada de referință, la nivelul unuia sau mai multor contracte, inclusiv prin participarea în asociere și/sau prin susținerea acordată de un terț, în condițiile documentației de atribuire și ale art. 182–185 din Legea nr. 98/2016.

Întrebare 3:
Vă rugăm să confirmați că, pentru contractele aflate în derulare sau semnate anterior începerii perioadei de referință, sunt luate în considerare produsele similare efectiv livrate și recepționate în ultimii 3 ani calculați până la data limită de depunere a ofertelor, la valoarea corespunzătoare acestor livrări, potrivit art. 8 alin. (2)–(3) și art. 13 din Instrucțiunea președintelui ANAP nr. 2/2017.

Răspuns 3:
Autoritatea contractantă confirmă faptul că pentru contractele aflate în derulare sau semnate anterior începerii perioadei de referință, sunt luate în considerare produsele similare efectiv livrate și recepționate în ultimii 3 ani calculați până la data limită de depunere a ofertelor, la valoarea corespunzătoare acestor livrări, potrivit art. 8 alin. (2)–(3) și art. 13 din Instrucțiunea președintelui ANAP nr. 2/2017.

SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 12 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebare 1:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.4 „Condiţii tehnice de calitate", 3.4.1.4.1 „Specificaţii constructive"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Materialele și componentele trebuie sa nu conțina plumb, mercur, cadmiu sau crom hexavalent decât în cazurile enumerate la anexa II din Directiva 2000/53/CE si etichetate sau identificate prin mijloace adecvate (...)"*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul precizează că respectarea restricţiilor privind substanţele periculoase este demonstrată în mod uzual prin cadrele de reglementare consacrate, respectiv Regulamentul (CE) nr. 1907/2006 (REACH) şi Directiva 2011/65/UE (RoHS), care sunt aplicate pe scară largă de-a lungul întregului lanţ de aprovizionare şi sunt susţinute prin declaraţiile şi documentaţia tehnică ale producătorilor.

Pentru a facilita verificarea practică a conformităţii şi pentru a asigura concordanţa cu documentele puse în mod obişnuit la dispoziţie de furnizori, Ofertantul solicită respectuos confirmarea faptului că îndeplinirea cerinţei poate fi demonstrată, în mod alternativ, prin conformitatea cu cerinţele aplicabile ale legislaţiei REACH şi RoHS, cu condiţia ca materialele şi componentele relevante să respecte restricţiile privind substanţele stabilite prin aceste reglementări.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că dovezile de conformitate întemeiate pe declaraţii REACH şi/sau RoHS vor fi acceptate ca mijloc echivalent de demonstrare a îndeplinirii acestei cerinţe.

Răspuns 1:

Autoritatea contractantă confirmă că dovezile de conformitate întemeiate pe declaraţii REACH şi/sau RoHS vor fi acceptate ca mijloc echivalent de demonstrare a îndeplinirii acestei cerinţe.

Întrebare 2:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.4 „Condiţii tehnice de calitate", 3.4.1.4.1 „Specificaţii constructive"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Troleibuzele ce fac obiectul caietului de sarcini trebuie să prezinte o soluţie unitară, verificată în practică pe un produs de serie omologat. Toate subansamblele şi piesele componente trebuie să fie de serie şi interschimbabile."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul solicită clarificarea cerinţei potrivit căreia „toate subansamblele şi piesele componente trebuie să fie de serie şi interschimbabile". În aplicarea practică, componentele şi subansamblurile pot fi interschimbabile între vehicule şi între loturi de fabricaţie, necesitând însă, în anumite cazuri, o actualizare de software, o ajustare de parametri sau o aliniere de firmware pentru asigurarea compatibilităţii depline cu configuraţia specifică a vehiculului.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că cerinţa de interschimbabilitate se consideră îndeplinită atunci când o componentă sau un subansamblu poate fi montat şi pus în funcţiune în locul unei unităţi echivalente, cu condiţia ca eventualele operaţiuni necesare de actualizare software, configurare sau punere în funcţiune să facă parte din procesul standard de întreţinere şi service.

Răspuns 2:

Autoritatea contractantă confirmă că cerinţa de interschimbabilitate se consideră îndeplinită atunci când o componentă sau un subansamblu poate fi montat şi pus în funcţiune în locul unei unităţi echivalente, cu condiţia ca eventualele operaţiuni necesare de actualizare software, configurare sau punere în funcţiune să facă parte din procesul standard de întreţinere şi service.

Întrebare 3:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.4.3 „Dimensiuni generale constructive ale troleibuzului"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„In situatia in care garda la sol de minim 200 mm nu este respectata, iar aceste ansambluri (protejate suplimentar) sunt afectate, toate interventiile tehnice cauzate de defectarea lor inclusiv mentenanta planificata vor fi executate de furnizor cu personalul său, in unitatea de service a acestuia si cu respectarea tuturor celorlalte cerinte din Caietul de sarcini."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să precizeze perioada în care această obligaţie rămâne în vigoare. În special, Ofertantul solicită clarificarea aspectului dacă cerinţa se aplică exclusiv pe durata perioadei de garanţie sau pe întreaga durată de exploatare a vehiculului.

Pentru evitarea oricărui dubiu şi pentru asigurarea unei alocări clare şi proporţionale a responsabilităţilor, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să definească în mod expres durata acestei obligaţii în cadrul documentaţiei contractuale.

Răspuns 3:

Această obligație rămâne în vigoare pe toată perioada garanției.

Întrebare 4:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.5 „Caracteristici tehnice generale ale subansamblelor, agregatelor şi componentelor", 3.4.1.5.1 „Caroseria. Descriere generală"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Structura caroseriei va fi prevăzută cu puncte duble de suspendare (marcate în zonele din faţă şi din spatele roţilor la ambele punţi), unul pentru montarea cricului şi unul pentru asigurarea troleibuzului prin dispozitiv fix."*

Solicitarea ofertantului:

Obiectul prezentei achiziţii îl constituie un troleibuz articulat echipat cu trei punţi. În consecinţă, trimiterea la „ambele punţi" pare a fi în neconcordanţă cu configuraţia vehiculului specificată în documentaţia de atribuire şi poate proveni dintr-o eroare de redactare.

Pentru evitarea ambiguităţii în interpretarea cerinţei şi pentru a asigura aplicarea unor ipoteze tehnice identice de către toţi ofertanţii, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante modificarea formulării prin eliminarea trimiterii la „ambele punţi" şi clarificarea faptului că punctele de suspendare solicitate vor fi prevăzute în locaţiile corespunzătoare configuraţiei de punţi a troleibuzului articulat.

Răspuns 4:

În caietul de sarcini pct. 3.4.1.5 „Caracteristici tehnice generale ale subansamblelor, agregatelor şi componentelor", 3.4.1.5.1 „Caroseria. Descriere generală" din prevederea: „„Structura caroseriei va fi prevăzută cu puncte duble de suspendare (marcate în zonele din faţă şi din spatele roţilor la ambele punţi), unul pentru montarea cricului şi unul pentru asigurarea troleibuzului prin dispozitiv fix." e va elimina „ambele punți" și se va citi "toate puntile". Da, punctele de suspendare solicitate vor fi prevăzute în locaţiile corespunzătoare configuraţiei de punţi a troleibuzului articulat.

Întrebare 5:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.5.1 „Caroseria. Descriere generală" (a se vedea şi pct. 3.4.1.22 „Alte accesorii")

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„La partea frontală lateral superioară, caroseria va fi prevăzută cu suporţi pentru steguleţe, demontabili, protejaţi la coroziune, cu un diametru interior de Ø15 mm şi cu orificiu de scurgere a apei."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme dacă pot fi acceptaţi şi suporţi ficşi (nedemontabili) pentru steguleţe, cu condiţia ca soluţia constructivă, amplasarea şi funcţionalitatea acestora să îndeplinească integral cerinţele de exploatare şi să fie supuse analizei şi aprobării Autorităţii Contractante.

În opinia Ofertantului, utilizarea unor suporţi ficşi poate oferi o soluţie robustă şi favorabilă din punctul de vedere al întreţinerii, asigurând aceeaşi funcţionalitate ca şi suporţii demontabili. Acceptarea unei astfel de soluţii alternative ar permite producătorilor

aplicarea unor soluţii standard verificate în exploatare, fără a afecta în mod negativ funcţionarea, aspectul sau siguranţa vehiculului.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos confirmarea faptului că suporţii ficşi pentru steguleţe pot fi ofertaţi ca soluţie echivalentă, sub rezerva aprobării Autorităţii Contractante.

Răspuns 5:

Autoritatea contractantă confirmă faptul că suporţii ficşi pentru steguleţe pot fi ofertaţi ca soluţie echivalentă, sub rezerva aprobării Autorităţii Contractante.

Întrebare 6:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.5.1 „Caroseria. Descriere generală"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Echipamentele de pe acoperiş trebuie să fie mascate cu panouri demontabile, rezistente la coroziune."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul intenţionează să ofere o soluţie tehnică alternativă, în care fiecare componentă montată pe acoperiş este închisă şi protejată individual într-o carcasă proprie, rezistentă la coroziune. Această soluţie constructivă asigură protecţia continuă a echipamentelor, permiţând totodată accesul direct la fiecare componentă în vederea inspecţiei şi a întreţinerii, fără a fi necesare panouri demontabile distincte de acoperiş.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că o astfel de soluţie poate fi acceptată ca soluţie echivalentă, cu condiţia asigurării a cel puţin aceluiaşi nivel de protecţie împotriva factorilor de mediu, de rezistenţă la coroziune, de siguranţă în exploatare şi de mentenabilitate ca soluţia descrisă în caietul de sarcini.

În opinia Ofertantului, o abordare bazată pe performanţă, orientată către rezultatul funcţional urmărit, iar nu către o anumită execuţie constructivă, ar permite utilizarea unor soluţii tehnice verificate în exploatare, păstrând integral scopul avut în vedere prin această cerinţă.

Răspuns 6:

Cerinta din caietul de sarcini se refera la echiparea troleibuzului, in partea superioara, cu panouri demontabile, sau alte structuri care sa mascheze echipamentele, cablurile si alte instalatii amplasate pe acoperis, astfel incat acestea sa nu fie direct vizibile de la nivelul strazii, pentru un aspect exterior general placut al vehiculului. La proiectarea acestor masti se va tine cont de necesitatea coborarii stangilor captatorilor pe lateralele vehiculului pana la nivelul unei persoane, in vederea inlocuirii contactelor glisante uzate in traseu.
Gradul de protectie a echipamentelor amplasate pe acoperisul troleibuzului va respecta cerintele caietului de sarcini.

Întrebare 7:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.5.2 „Uşile de acces"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Încuietorile trebuie să fie antivandalism. Uşile închise trebuie să fie coplanare cu caroseria. Cele patru uşi cu câte 2 foi fiecare, cu care trebuie să fie dotat troleibuzul, trebuie să fie comandate electronic. Comanda electronică a uşilor se va integra cu sistemul de gestiune electronică al troleibuzului."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul intenţionează să ofere un sistem de uşi electropneumatic, în care acţionarea şi comanda uşilor se realizează electronic şi sunt integrate în totalitate cu sistemul de

gestiune electronică al troleibuzului, mişcarea propriu-zisă a uşilor fiind asigurată prin actuatoare pneumatice.

Această soluţie reprezintă o tehnologie verificată şi larg utilizată la vehiculele de transport public, asigurând funcţionare fiabilă, disponibilitate ridicată şi respectarea cerinţelor funcţionale privind comanda electronică, monitorizarea, diagnosticarea şi integrarea cu sistemul de comandă al vehiculului.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că uşile electropneumatice, cu comandă electronică şi acţionare pneumatică, vor fi acceptate ca fiind conforme cu cerinţa de mai sus.

Răspuns 7:

Autoritatea contractantă accepta soluția de acționare pneumatica cu condiția ca uşile sa fie cu comandă electronică.

Întrebare 8:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.5.2 „Uşile de acces"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Uşile trebuie să fie prevăzute cu dispozitiv mecanic de înzăvorare, inaccesibil pasagerilor iar semifoaia de uşă utilizată de conducătorul de vehicul va avea sistem prevăzut cu încuietoare, separat şi uşor accesibil."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul precizează că soluţiile privind înzăvorârea uşilor sunt tratate în mai multe secţiuni ale documentaţiei de atribuire şi, prin urmare, solicită confirmarea admisibilităţii soluţiei propuse.

Ofertantul intenţionează să prevadă un sistem de înzăvorâre în care uşa din faţă poate fi încuiată din exterior cu ajutorul unei chei, iar celelalte uşi pentru călători pot fi asigurate din interior prin intermediul unui dispozitiv de înzăvorâre acţionat cu cheie pătrată. Soluţia propusă are la bază o construcţie standard verificată în exploatare şi respectă cerinţele aplicabile ale Regulamentului CEE-ONU nr. 107, inclusiv prevederile necesare privind deschiderea de urgenţă a uşilor şi deblocarea acţionată de călători, acolo unde aceasta este solicitată.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că acest concept de înzăvorâre va fi acceptat ca fiind conform cu caietul de sarcini, cu condiţia îndeplinirii tuturor cerinţelor aplicabile de siguranţă, securitate, acces în caz de urgenţă şi exploatare.

Răspuns 8:

În cadrul caietului de sarcini pct. 3.4.1.5.2 „Uşile de acces"- „Uşile trebuie să fie prevăzute cu dispozitiv mecanic de înzăvorare, inaccesibil pasagerilor iar semifoaia de uşă utilizată de conducătorul de vehicul va avea sistem prevăzut cu încuietoare, separat şi uşor accesibil." autoritatea contractantă acceptă și acest concept de înzăvorâre, respectiv un sistem de înzăvorâre în care uşa din faţă poate fi încuiată din exterior cu ajutorul unei chei, iar celelalte uşi pentru călători să fie asigurate din interior prin intermediul unui dispozitiv de înzăvorâre acţionat cu cheie pătrată.

Întrebare 9:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.5.4 „Parbrizul şi geamurile"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Geamurile din salonul de călători vor fi realizate în sistem tip securit, pentru vehicule de transport public si vor avea o transparență minimă (opacitate) de 50%, cu condiția ca troleibuzul să fie omologat în această variantă de echipare, pentru a contribui la realizarea microclimatului în interiorul salonului de călători."*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul precizează că termenii „transparenţă" şi „opacitate" au semnificaţii opuse. În formularea actuală, cerinţa poate conduce, aşadar, la ambiguitate în privinţa nivelului de transmisie luminoasă avut în vedere pentru geamurile salonului de călători.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să clarifice dacă cerinţa trebuie înţeleasă ca o transmisie luminoasă vizibilă (VLT) minimă de 50%, respectiv VLT ≥ 50%, pentru geamurile laterale ale salonului de călători.

Ofertantul solicită respectuos confirmarea interpretării avute în vedere şi, dacă este cazul, corectarea formulării, în scopul evitării unor interpretări diferite între ofertanţi şi al asigurării unei evaluări unitare a conformităţii.

Răspuns 9:
Autoritatea contractantă confirmă. Geamurile din salonul de călători vor fi realizate în sistem tip securit, pentru vehicule de transport public si vor avea o transmisie luminoasă vizibilă (VLT) minimă de 50%, cu condiția ca troleibuzul să fie omologat în această variantă de echipare, pentru a contribui la realizarea microclimatului în interiorul salonului de călători.

Întrebare 10:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.5.5 „Scaunele pentru călători"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Amplasamentul scaunelor va asigura locuri rezervate pentru persoane cu nevoi speciale (bătrâni, invalizi, persoane cu copii în braţe). În acest scop, se vor prevedea în spaţiul dintre uşile I şi II minim patru locuri rezervate."*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme dacă poate fi acceptată o dispunere alternativă, în care locurile rezervate solicitate sunt amplasate în zona uşii a II-a, respectiv imediat în spatele uşii a II-a, iar nu strict în spaţiul dintre uşile I şi II.

În opinia Ofertantului, dispunerea propusă păstrează integral scopul funcţional al cerinţei, asigurând accesibilitatea comodă pentru călătorii cu nevoi speciale şi permiţând totodată o flexibilitate sporită în organizarea interiorului şi o optimizare a circulaţiei călătorilor în interiorul vehiculului.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos confirmarea faptului că cerinţa se consideră îndeplinită cu condiţia ca cel puţin patru locuri rezervate să fie amplasate în imediata vecinătate a uşii a II-a şi să rămână uşor accesibile grupurilor de călători vizate.

Răspuns 10:

Autoritatea contractantă acceptă soluția ca cel puţin patru locuri rezervate să fie amplasate în imediata vecinătate a uşii a II-a şi să rămână uşor accesibile grupurilor de călători vizate cu conditia ca aceasta varianta constructivă sa fie acoperita de omologare.

Întrebare 11:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.6 „Postul de conducere", 3.4.1.6.1 „Organizarea habitaclului"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Postul de conducere va fi prevăzut pe partea stângă cu un geam culisant actionat electric."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul intenţionează să prevadă postul de conducere cu un geam culisant acţionat electric pe partea stângă, în deplină conformitate cu cerinţele funcţionale ale caietului de sarcini.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că cerinţa se consideră îndeplinită în condiţiile în care postul de conducere este echipat cu un geam culisant acţionat electric pe partea stângă, indiferent de execuţia constructivă concretă, cu condiţia ca soluţia propusă să asigure funcţionalitatea avută în vedere, ergonomia, fiabilitatea în exploatare şi uşurinţa în utilizare pentru conducătorul auto.

Răspuns 11:

Autoritatea contractantă confirmă că cerinţa se consideră îndeplinită în condiţiile în care postul de conducere este echipat cu un geam culisant acţionat electric pe partea stângă, indiferent de execuţia constructivă concretă, cu condiţia ca soluţia propusă să asigure funcţionalitatea avută în vedere, ergonomia, fiabilitatea în exploatare şi uşurinţa în utilizare pentru conducătorul auto.

Întrebare 12:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.6 „Postul de conducere", 3.4.1.6.1 „Organizarea habitaclului"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Tabloul de bord va conţine tastatura computerului de bord şi monitorul acestuia şi acesta trebuie să încorporeze tehnologie pentru stocare şi prelucrare de date la bord şi în timp real referitoare la funcţionarea, exploatarea, monitorizarea vehiculului şi să transmită datele wireless în locaţiile de exploatare ale Utilizatorului. Rolul tastaturii este de a accesa computerul gestiune management trafic. Tastatura integrata este touchscreen, iar pentru siguranta in functionare vor fi prevazute in compunerea echipamentului respectiv, in aceeasi carcasa, minim 4 butoane distincte cu iluminat interior pentru functii importante."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul solicită respectuos clarificări privind configuraţia solicitată a tastaturii şi a interfeţei cu utilizatorul. În special, Ofertantul solicită Autorităţii Contractante să precizeze dacă este impus un anumit tip, producător, model sau o arhitectură hardware predefinită şi dacă sunt disponibile un proiect de referinţă, fotografii, o descriere a interfeţei sau cerinţe de integrare.

Formularea actuală defineşte anumite caracteristici funcţionale ale echipamentului, însă nu specifică soluţia tehnică solicitată într-un nivel de detaliu suficient pentru a permite ofertanţilor să stabilească dacă diferite platforme de computer de bord şi concepte de interfaţă pentru conducătorul auto, verificate în exploatare, ar fi considerate conforme.

Prin urmare, Ofertantul solicită confirmarea faptului că vor fi acceptate soluţii echivalente din punct de vedere funcţional, cu condiţia ca acel computer de bord să permită accesul la sistemul de gestiune a traficului, să asigure funcţiile solicitate de prelucrare a datelor şi de comunicaţie wireless, să încorporeze o interfaţă de tip touchscreen şi să includă, în aceeaşi carcasă, cel puţin patru butoane distincte iluminate pentru funcţiile importante.

Răspuns 12:

Caietul de sarcini, pct. 3.4.1.6 „Postul de conducere", 3.4.1.6.1 „Organizarea habitaclului" mentioneaza cerintele functionale ale echipamentului. Proiectarea, selectia tipului echipamentelor necesare si dotarea troleibuzului cu un astfel de sistem este in sarcina furnizorului, astfel incat sa fie indeplinite toate cerintele functionale specificate in caietul de sarcini.

Întrebare 13:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.6 „Postul de conducere", 3.4.1.6.1 „Organizarea habitaclului"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Folie lipită la partea de sus a parbrizului şi a secţiunilor geamului lateral stânga (cu excepţia geamului mobil);"*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul precizează că această cerinţă poate intra în conflict cu configuraţia omologată a geamurilor şi cu cerinţele de vizibilitate aplicabile vehiculului. În special, aplicarea unei folii suplimentare pe parbriz poate să nu fie fezabilă sau admisibilă în cadrul de omologare aplicabil, iar soluţia constructivă propusă nu prevede aplicarea de folie pe secţiunile geamului lateral stânga.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că îndeplinirea acestei cerinţe se va considera realizată în situaţia în care troleibuzul este livrat fără folie pe parbriz şi pe secţiunile geamurilor laterale, cu condiţia ca toate cerinţele aplicabile de vizibilitate, de confort termic şi de omologare să fie îndeplinite prin specificaţia standard de geamuri oferită de producător.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos modificarea cerinţei astfel încât să permită soluţii echivalente care ating obiectivele urmărite privind exploatarea şi confortul călătorilor, fără aplicarea unei folii suplimentare pe geamuri.

Răspuns 13:

Autoritatea contractantă confirmă că îndeplinirea acestei cerinţe se va considera realizată în situaţia în care troleibuzul este livrat fără folie pe parbriz şi pe secţiunile geamurilor laterale, cu condiţia ca toate cerinţele aplicabile de vizibilitate, de confort termic şi de omologare să fie îndeplinite prin specificaţia standard de geamuri oferită de producător.

Întrebare 14:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.6.2 „Tabloul de bord"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Supratemperatură înfăşurări motoare de tracţiune şi auxiliare (motor compresor, motor servodirecţie, motor instalaţie aer condiţionat);"*

Solicitarea ofertantului:

Soluţia constructivă a Ofertantului include monitorizarea continuă şi detectarea supratemperaturii înfăşurărilor motorului de tracţiune. Soluţia propusă nu prevede însă o detectare dedicată a supratemperaturii pentru înfăşurările motoarelor auxiliare (motorul compresorului, motorul servodirecţiei şi motorul instalaţiei de aer condiţionat).

Ofertantul doreşte să precizeze că motoarele auxiliare sunt protejate prin măsuri constructive adecvate şi prin sisteme de protecţie electrică, ce împiedică funcţionarea în afara limitelor admisibile şi le protejează în mod eficient împotriva suprasarcinii şi a deteriorării. Această soluţie se bazează pe experienţă de exploatare verificată şi şi-a demonstrat fiabilitatea fără a necesita monitorizarea dedicată a temperaturii înfăşurărilor motoarelor auxiliare.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că îndeplinirea cerinţei se va considera realizată în situaţia în care detectarea supratemperaturii este asigurată pentru motorul de tracţiune, iar motoarele auxiliare sunt protejate prin alte măsuri de protecţie adecvate, care asigură funcţionarea sigură şi fiabilă a acestora.

Răspuns 14:

Autoritatea contractantă confirmă că îndeplinirea cerinţei se va considera realizată în situaţia în care detectarea supratemperaturii este asigurată pentru motorul de tracţiune, iar motoarele auxiliare sunt protejate prin alte măsuri de protecţie adecvate, care asigură funcţionarea sigură şi fiabilă a acestora.

Întrebare 15:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.7 „Podeaua, covorul, rampa pentru persoanele cu mobilitate redusă"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Podeaua trebuie să fie continuă fără trape de vizitare. Pentru accesul la amortizoare sau pentru deblocarea mecanică a cilindrilor dubli de frână, se acceptă practicarea în podea a unor orificii de dimensiuni reduse acoperite cu capace corespunzătoare, cu rame, din materiale metalice rezistente la coroziune."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul confirmă că podeaua salonului de călători este proiectată ca podea continuă, fără trape de vizitare. Cu toate acestea, anumite podiumuri (platforme supraînălţate) pe care sunt montate scaune includ în mod necesar trape de acces pentru service, care asigură accesul la componentele vehiculului amplasate sub acestea.

Aceste trape de acces nu sunt amplasate în zona principală de circulaţie a călătorilor şi sunt necesare pentru asigurarea unei accesibilităţi corespunzătoare în vederea inspecţiei, întreţinerii şi reparării echipamentelor vehiculului pe întreaga durată de exploatare a troleibuzului.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că o astfel de soluţie va fi acceptată, cu condiţia ca podeaua principală a salonului de călători să rămână continuă şi lipsită de trape de vizitare, trapele de service fiind prevăzute exclusiv în cadrul podiumurilor pe care sunt montate scaune, acolo unde acestea sunt necesare pentru accesul la întreţinere.

Răspuns 15:

În cadrul caietului de sarcini pct. 3.4.1.7 „Podeaua, covorul, rampa pentru persoanele cu mobilitate redusă"- „Podeaua trebuie să fie continuă fără trape de vizitare. Pentru accesul la amortizoare sau pentru deblocarea mecanică a cilindrilor dubli de frână, se acceptă practicarea în podea a unor orificii de dimensiuni reduse acoperite cu capace corespunzătoare, cu rame, din materiale metalice rezistente la coroziune.", autoritatea

contractantă acceptă și soluția cu anumite podiumuri (platforme supraînălțate) pe care sunt montate scaune includ în mod necesar trape de acces pentru service, care asigură accesul la componentele vehiculului amplasate sub acestea cu condiția ca podeaua principală a salonului de călători să rămână continuă și lipsită de trape de vizitare.

Întrebare 16:
Referință: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.8.8 „Puntea spate"

Prevederea din documentația de atribuire:

> *„Puntea spate trebuie să fie compactă, cu echipare sistem antipatinare și antiblocare EBS, sau echivalent si sistem EPB (electronic parking brake)."*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul intenționează să ofere un vehicul echipat cu frână de staționare convențională, acționată printr-o comandă mecanică standard (frână de staționare cu manetă), menținând în același timp conformitatea deplină cu toate cerințele aplicabile privind siguranța vehiculului, performanțele de frânare și omologarea de tip.

Ofertantul solicită respectuos Autorității Contractante să confirme dacă poate fi acceptată o soluție fără frână de staționare electronică (EPB), cu condiția ca troleibuzul să fie echipat cu un sistem de frână de staționare convențional, verificat în exploatare, care asigură funcționalitate, siguranță, fiabilitate și performanțe operaționale echivalente.

În opinia Ofertantului, criteriul determinant ar trebui să îl constituie performanța funcțională a frânei de staționare, iar nu tehnologia de comandă utilizată. Soluția propusă se bazează pe o construcție consacrată și fiabilă, utilizată pe scară largă la vehiculele de transport public, și îndeplinește integral scopul de asigurare a vehiculului împotriva deplasării necontrolate.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos confirmarea faptului că o frână de staționare convențională, cu acționare mecanică, poate fi considerată o soluție echivalentă sistemului EPB specificat.
Răspuns 16:
Autoritatea contractantă acceptă un vehicul echipat cu frână de staționare convențională, acționată printr-o comandă mecanică standard (frână de staționare cu manetă).

Întrebare 17:
Referință: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.11 „Compresorul"

Prevederea din documentația de atribuire:

> *„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."*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul solicită respectuos Autorității Contractante să confirme dacă poate fi acceptată și o soluție care respectă cerințele Regulamentului CEE-ONU nr. 13, cu un timp de umplere a sistemului pneumatic de cel mult 8 minute.

Ofertantul dorește să precizeze că soluția constructivă propusă respectă integral cerințele aplicabile privind sistemul de frânare prevăzute de Regulamentul CEE-ONU nr. 13 și asigură funcționarea sigură și fiabilă a vehiculului. Timpul de umplere de până la 8 minute rezultă din construcția sistemului pneumatic și nu afectează în mod negativ siguranța în

exploatare, disponibilitatea vehiculului sau conformitatea cu cerinţele de reglementare aplicabile.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos modificarea cerinţei astfel încât să permită un timp de umplere a sistemului pneumatic de maximum 8 minute, cu condiţia îndeplinirii integrale a tuturor cerinţelor aplicabile ale Regulamentului CEE-ONU nr. 13 şi a funcţiilor de exploatare solicitate pentru vehicul.

Răspuns 17:

Autoritatea Contractantă clarifică faptul că sistemul pneumatic și sistemul de frânare al troleibuzului trebuie să respecte integral cerințele aplicabile prevăzute de Regulamentul CEE-ONU nr. 13 (UNECE R13), în forma aplicabilă la data ofertării și/sau conform cerințelor documentației de atribuire.
În același timp, cerința prevăzută la pct. 3.4.1.11 din caietul de sarcini, referitoare la timpul necesar pentru umplerea întregului sistem pneumatic cu aer comprimat, respectiv maximum 5 minute pentru atingerea condițiilor nominale de lucru ale vehiculului, reprezintă o cerință tehnică specifică a Autorității Contractante și se menține.

Întrebare 18:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.16 „Asigurarea microclimatului pe timp rece"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Instalatia de climatizare cabinei şi salonului troleibuzului (HVAC) va fi de tip reversibil (heat pump) cu agent frigorific si va realiza atat functia de incalzire pe timp rece cat si functia de racire (aer conditionat) in sezonul cald."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul intenţionează să ofere o instalaţie HVAC care asigură răcirea printr-o unitate de aer condiţionat cu agent frigorific, în timp ce încălzirea atât a cabinei conducătorului auto, cât şi a salonului de călători este asigurată printr-un sistem electric de încălzire cu apă caldă, iar nu printr-o pompă de căldură reversibilă.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme dacă o astfel de soluţie poate fi acceptată, cu condiţia asigurării unor performanţe echivalente de încălzire şi răcire, a confortului călătorilor, a fiabilităţii în exploatare şi a respectării tuturor condiţiilor climatice de funcţionare prevăzute pentru troleibuz.

Ofertantul doreşte să precizeze că sistemul electric de încălzire cu apă caldă propus reprezintă o tehnologie verificată şi fiabilă, utilizată pe scară largă la vehiculele electrice de transport public. Acesta asigură un confort termic eficient în condiţii de exploatare pe timp de iarnă, menţinând totodată funcţionalitatea deplină a instalaţiei de aer condiţionat în sezonul cald.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos confirmarea faptului că o instalaţie HVAC nereversibilă, combinată cu un sistem electric de încălzire cu apă caldă, poate fi considerată o soluţie echivalentă configuraţiei cu pompă de căldură specificate.

Răspuns 18:

Autoritatea contractantă menține cerințele din caietul de sarcini. Nu se accepta sistem de încălzire a cabinei conducătorului auto și a salonului de călători cu apă caldă (boiler). Autoritatea Contractantă are în vedere utilizarea unui sistem HVAC reversibil care să asigure, prin intermediul ciclului frigorific reversibil, atât încălzirea, cât și răcirea cabinei conducătorului auto și a salonului de călători. Prin urmare, o soluție în care răcirea este

realizată printr-o instalație de aer condiționat cu agent frigorific, iar încălzirea este realizată printr-un sistem separat de încălzire cu apă caldă reprezintă o configurație tehnică diferită de cea solicitată prin caietul de sarcini.

Întrebare 19:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.21 „Accesorii, instalaţii şi echipamente" – „Echipamentul pentru remorcare"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Troleibuzul trebuie să fie livrat cu dispozitive de remorcare realizate conform Regulamentului (UE) 2144/2019, 1005/2010/CEE."*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul precizează că Regulamentul (UE) nr. 1005/2010 nu pare a constitui o referinţă valabilă sau aplicabilă în prezent pentru cerinţa specificată privind dispozitivele de remorcare şi este posibil să fi fost inclus în caietul de sarcini dintr-o eroare materială.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să clarifice şi să modifice cerinţa prin trimiterea exclusiv la legislaţia aplicabilă în prezent, respectiv Regulamentul (UE) 2019/2144, şi să confirme că dispozitivele de remorcare conforme cu acest regulament vor fi considerate pe deplin conforme cu caietul de sarcini.

Clarificarea solicitată va contribui la asigurarea unei interpretări unitare a cerinţei de către toţi ofertanţii şi la evitarea incertitudinii generate de o trimitere legislativă potenţial incorectă sau depăşită.
Răspuns 19:
Autoritatea contractantă acceptă modificarea cerinței din caietul de sarcini, pct. 3.4.1.21 „Accesorii, instalaţii şi echipamente" – „Echipamentul pentru remorcare"- „Troleibuzul trebuie să fie livrat cu dispozitive de remorcare realizate conform Regulamentului (UE) 2144/2019, 1005/2010/CEE." și se va citi: „„Troleibuzul trebuie să fie livrat cu dispozitive de remorcare realizate conform Regulamentului (UE) 2019/2144".

Întrebare 20:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.21 „Accesorii, instalaţii şi echipamente" – „Echipamentele montate pe acoperiş"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Echipamentele de pe acoperiş trebuie să fie mascate cu structuri demontabile, cu panouri din materiale uşoare, protejate anticoroziv, cu pigmentul înglobat sau vopsite corespunzător."*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul intenţionează să ofere un concept verificat de amplasare a echipamentelor pe acoperiş, în care componentele individuale montate pe acoperiş sunt protejate prin carcase proprii, rezistente la coroziune. Din cauza soluţiei constructive adoptate, vehiculul nu include capace de acoperiş demontabile distincte sau structuri de mascare demontabile, astfel cum sunt descrise în caietul de sarcini.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că o astfel de soluţie poate fi acceptată ca soluţie echivalentă, cu condiţia ca toate echipamentele montate pe acoperiş să rămână protejate în mod corespunzător împotriva factorilor de mediu şi a coroziunii şi să fie asigurată accesibilitatea pentru inspecţia, întreţinerea şi înlocuirea componentelor.

În opinia Ofertantului, obiectivele funcţionale ale cerinţei, respectiv protecţia echipamentelor, rezistenţa la coroziune, siguranţa în exploatare şi mentenabilitatea, pot fi atinse prin carcase individuale ale componentelor, fără a fi necesare structuri demontabile distincte de acoperiş. Soluţia propusă reprezintă o construcţie standard verificată şi asigură cel puţin un nivel echivalent de funcţionalitate şi de protecţie a echipamentelor.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos confirmarea faptului că echipamentele montate pe acoperiş, protejate prin carcase individuale rezistente la coroziune, fără capace de acoperiş demontabile distincte, vor fi considerate conforme cu caietul de sarcini.

Răspuns 20:

Cerinta din caietul de sarcini se refera la echiparea troleibuzului, in partea superioara, cu panouri demontabile, sau alte structuri care sa mascheze echipamentele, cablurile si alte instalatii amplasate pe acoperis, astfel incat acestea sa nu fie direct vizibile de la nivelul strazii, pentru un aspect exterior general placut al vehiculului. La proiectarea acestor masti se va tine cont de necesitatea coborarii stangilor captatorilor pe lateralele vehiculului pana la nivelul unei persoane, in vederea inlocuirii contactelor glisante uzate in traseu.
Gradul de protectie a echipamentelor amplasate pe acoperisul troleibuzului va respecta cerintele caietului de sarcini.

Întrebare 21:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.22 „Alte accesorii"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Oglinzi retrovizoare exterioare convexe prevăzute cu sistem de încălzire. Oglinzile vor fi de tip rabatabil, cu pliere pe partea frontală a troleibuzului şi sistem de degivrare (cu rezistenţă electrică). (...) Oglinzile retrovizoare exterioare vor fi obligatoriu pliabile (la alegerea soluţiei se va avea în vedere că oglinzile se vor plia zilnic pentru trecerea prin staţia de spălare);"*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul intenţionează să ofere o soluţie verificată privind oglinzile, în care oglinda din dreapta se pliază către partea frontală a troleibuzului, iar oglinda din stânga se pliază către partea laterală a troleibuzului. Ambele oglinzi rămân pliabile şi sunt proiectate pentru operaţiuni repetate de pliere zilnică, inclusiv pentru cele necesare la trecerea prin staţia de spălare a vehiculelor.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că această soluţie va fi acceptată, cu condiţia îndeplinirii integrale a tuturor cerinţelor privind vizibilitatea, siguranţa, încălzirea, degivrarea, durabilitatea şi exploatarea.

Ofertantul doreşte să precizeze că soluţia propusă decurge din geometria oglinzilor şi din conceptul de montare al vehiculului şi urmăreşte asigurarea unei funcţionări fiabile, a unei protecţii adecvate a oglinzilor împotriva deteriorării, precum şi a uşurinţei în utilizare pe durata exploatării şi a întreţinerii zilnice. Obiectivul funcţional al cerinţei, respectiv posibilitatea plierii oglinzilor şi exploatarea în siguranţă a vehiculului, este păstrat integral.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos confirmarea faptului că o configuraţie cu oglinda din dreapta pliabilă către partea frontală a troleibuzului şi cu oglinda din stânga pliabilă către partea laterală a troleibuzului va fi considerată conformă cu caietul de sarcini.

Răspuns 21:
Autoritatea contractantă confirmă faptul că o configurație cu oglinda din dreapta pliabilă către partea frontală a troleibuzului și cu oglinda din stânga pliabilă către partea laterală a troleibuzului va fi considerată conformă cu caietul de sarcini.

Întrebare 22:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.22 „Alte accesorii"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„(...) Suporţii de susţinere vor fi de tip demontabili pe sistem şină. Oglinzile retrovizoare exterioare vor fi obligatoriu pliabile (la alegerea soluţiei se va avea în vedere că oglinzile se vor plia zilnic pentru trecerea prin staţia de spălare);"*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul intenţionează să ofere o soluţie verificată privind oglinzile exterioare, în care ansamblurile de oglinzi sunt montate prin intermediul unor suporţi de fixare dedicaţi, iar nu printr-un sistem de montare pe şină. Deşi soluţia propusă nu prevede montarea de tip şină, ansamblurile de oglinzi pot fi demontate şi înlocuite în cazul deteriorării sau al necesităţii unor lucrări de întreţinere.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme că poate fi acceptat un sistem demontabil de montare a oglinzilor, fără fixare de tip şină, cu condiţia ca oglinzile să rămână uşor demontabile în vederea reparării şi înlocuirii şi ca toate cerinţele privind vizibilitatea, durabilitatea, siguranţa şi exploatarea prevăzute în caietul de sarcini să fie îndeplinite integral.

În opinia Ofertantului, scopul esenţial al cerinţei îl constituie asigurarea mentenabilităţii şi a posibilităţii de înlocuire a ansamblurilor de oglinzi deteriorate. Acest obiectiv este atins pe deplin prin soluţia propusă, indiferent dacă montarea demontabilă este realizată printr-un sistem de şină sau printr-o altă metodă de fixare echivalentă din punct de vedere tehnic.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos confirmarea faptului că suporţii demontabili de oglinzi, nemontaţi pe sistem de şină, vor fi consideraţi conformi cu caietul de sarcini, ca soluţie tehnică echivalentă.
Răspuns 22:
Autoritatea contractantă confirmă faptul că suporţii demontabili de oglinzi, nemontaţi pe sistem de şină, vor fi consideraţi conformi cu caietul de sarcini, ca soluţie tehnică echivalentă.

Întrebare 23:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.23 „Instalaţia de tracţiune şi alimentare la tensiunea reţelei de 750 Vcc", 3.4.1.23.1 „Condiţii electrice generale", ÎN CORELARE CU pct. 3.4.1.2 „Condiţii tehnice obligatorii", nr. 6

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *Pct. 3.4.1.23.1: „- Tensiunea reţelei: 750 Vcc, -30%...+30%."*
>
> *Pct. 3.4.1.2, nr. 6: „Alimentarea troleibuzelor se face de la reţeaua de contact de 750 Vcc, -30%...+30%, conform SR EN 50163 (...)"*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul precizează că standardul SR EN 50163 defineşte domeniul de tensiune admisibil pentru un sistem de alimentare de tracţiune de 750 Vcc. Potrivit înţelegerii Ofertantului, domeniul de tensiune stabilit de SR EN 50163 pentru un sistem de 750 Vcc corespunde însă unei variaţii de aproximativ ±20% faţă de tensiunea nominală, în timp ce documentaţia de atribuire impune în mod expres un domeniu mai larg, de -30% ... +30%.

Întrucât cerinţa face trimitere simultan la un domeniu de tensiune determinat (-30% ... +30%) şi la respectarea standardului SR EN 50163, Ofertantul nu poate stabili care dintre cele două criterii urmează a fi considerat obligatoriu în evaluarea conformităţii. Formularea actuală poate conduce, aşadar, la interpretări diferite între ofertanţi.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să clarifice dacă evaluarea conformităţii se va realiza prin raportare la domeniul de tensiune definit de SR EN 50163 pentru un sistem de tracţiune de 750 Vcc sau dacă este solicitată funcţionarea pe întregul domeniu de tensiune de -30% ... +30%.

În situaţia în care trimiterea la SR EN 50163 este cea determinantă, Ofertantul solicită respectuos confirmarea faptului că vehiculele care respectă domeniul de tensiune prevăzut de SR EN 50163 pentru un sistem de 750 Vcc vor fi considerate conforme cu această cerinţă.

Răspuns 23:
Autoritatea contractantă confirmă că vehiculele care respectă domeniul de tensiune prevăzut de SR EN 50163 pentru un sistem de 750 Vcc vor fi considerate conforme cu această cerinţă.

Întrebare 24:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.23.3 „Captatorii de curent"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Rezistenţa de izolaţie a captatorului trebuie să fie de cel puţin 10 MΩ."*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul precizează că o valoare a rezistenţei de izolaţie de 10 MΩ corespunde unui vehicul nou şi curat şi este în concordanţă cu cerinţele definite în Regulamentul CEE-ONU nr. 107, Anexa 12, pct. 3.9, precum şi în standardul EN 50502, pct. 6.4.3.

În aceste condiţii, atingerea unei rezistenţe de izolaţie de 10 MΩ nu prezintă nicio dificultate tehnică. Standardul EN 50502, pct. 6.4.3, defineşte însă şi valori minime ale rezistenţei de izolaţie semnificativ mai reduse pentru vehiculele aflate în exploatare, respectiv 500 kΩ pentru fiecare strat individual de izolaţie şi 1 MΩ pentru izolaţia de ansamblu a vehiculului.

Ofertantul înţelege, prin urmare, că valoarea de 10 MΩ este aplicabilă în cadrul încercărilor de tip şi al verificării unui troleibuz nou şi curat. Formularea actuală nu clarifică însă dacă această valoare este avută în vedere ca cerinţă pentru vehicul la livrare, la efectuarea probelor de recepţie sau pe întreaga durată de exploatare a acestuia.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să clarifice domeniul de aplicare avut în vedere pentru această cerinţă şi să confirme dacă respectarea unei rezistenţe de

izolaţie de cel puţin 10 MΩ este solicitată exclusiv pentru un troleibuz nou şi curat, în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 107 şi cu standardul EN 50502.

Răspuns 24:

Autoritatea Contractantă menține cerința prevăzută la pct. 3.4.1.23.3 „Captatorii de curent", respectiv:

„Rezistența de izolație a captatorului trebuie să fie de cel puțin 10 MΩ."

În ceea ce privește solicitarea de clarificare formulată de ofertant, se precizează că troleibuzul și echipamentele sale trebuie să respecte prevederile aplicabile ale Regulamentului CEE-ONU nr. 107, inclusiv cele prevăzute în Anexa 12.

Întrebare 25:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.23 „Instalaţia de tracţiune şi alimentare la tensiunea reţelei de 750 Vcc", 3.4.1.23.1 „Condiţii electrice generale"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„- indicator + sonerie - sesizare intrare în acţiune dispozitiv de sesizare tensiune periculoasă «izolaţie străpunsă» cu sonerie pe două tonuri pentru cele două trepte de supraveghere;"*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul înţelege cerinţa privind cele două trepte de supraveghere ale dispozitivului de sesizare a străpungerii izolaţiei şi susţine pe deplin necesitatea unei diferenţieri clare între aceste stări. În soluţia tehnică a Ofertantului, cele două trepte de supraveghere sunt însă diferenţiate prin semnalizări vizuale distincte, avertizarea acustică fiind asigurată printr-o sonerie cu un singur ton.

Ofertantul consideră că obiectivul operaţional urmărit prin această cerinţă, respectiv identificarea clară de către conducătorul auto a treptei de acţionare a sistemului de monitorizare a izolaţiei, este atins pe deplin prin combinaţia dintre semnalizarea vizuală şi avertizarea acustică, fără a fi necesară o sonerie pe două tonuri.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme dacă o soluţie cu semnalizare pe două trepte şi avertizare acustică cu un singur ton, combinată cu semnalizare vizuală distinctă pentru fiecare treaptă de supraveghere, va fi considerată conformă.

Răspuns 25:

Autoritatea contractantă confirmă că o soluţie cu semnalizare pe două trepte şi avertizare acustică cu un singur ton, combinată cu semnalizare vizuală distinctă pentru fiecare treaptă de supraveghere, va fi considerată conformă.

Întrebare 26:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.23.2 „Condiţii speciale obligatorii"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Nu trebuie să fie trecute prin circuitul principal de protecţie al bateriilor de acumulatori ale sistemului de joasa tensiune următoarele instalaţii:*
>
> *o Comanda externă - telecomanda pentru uşa şoferului;*
>
> *o Lămpile de poziţie;*
>
> *o Semnalizările de avarie pentru troleibuz;*
>
> *o Dispozitiv pentru Semnalizarea Tensiunilor periculoase la caroserie (DST).*
>
> *Aceste circuite trebuie să fie protejate individual ca circuite independente."*

Solicitarea ofertantului:
În primul rând, Ofertantul solicită respectuos clarificarea termenului „lămpile de poziţie", întrucât înţelesul avut în vedere nu este suficient de clar şi poate fi interpretat în mod diferit de către ofertanţi.

În al doilea rând, Ofertantul nu poate identifica în mod clar ce se înţelege prin „semnalizările de avarie pentru troleibuz". În construcţiile moderne de troleibuze, semnalizările de avarie sunt afişate, de regulă, prin sistemul de comandă şi diagnosticare al vehiculului, pe display-ul conducătorului auto. Astfel de semnalizări sunt, prin urmare, disponibile numai atunci când sistemul electric de bord de 24 V este alimentat.

În mod similar, dispozitivul de semnalizare a tensiunilor periculoase la caroserie (DST) este alimentat din sistemul de joasă tensiune al vehiculului. În cazul pierderii complete a alimentării de 24 V, aceste funcţii nu pot rămâne operaţionale. Cerinţele de siguranţă sunt, în mod obişnuit, asigurate prin funcţii de urgenţă dedicate, precum semnalizarea de avarie şi iluminatul interior de urgenţă, care rămân funcţionale prin intermediul unor surse de alimentare de rezervă independente.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să clarifice:
1. ce se înţelege prin termenul „lămpile de poziţie";
2. ce dispozitive sau funcţii concrete sunt avute în vedere prin „semnalizările de avarie pentru troleibuz"; şi
3. modul în care se intenţionează a fi implementată cerinţa potrivit căreia semnalizările de avarie şi dispozitivul DST nu trebuie trecute prin circuitul principal de protecţie al bateriilor de acumulatori ale sistemului de joasă tensiune, având în vedere că aceste sisteme depind prin însăşi natura lor de alimentarea de bord de 24 V.

Răspuns 26:
Termenii lămpile de poziție si semnalizările de avarie se refera la lămpile de iluminat si avertizare avarie exterioare ale vehiculului. Prin cerinta caietului de sarcini se solicita ca toate echipamentele enumerate in cadrul capitolului sa fie alimentate prin circuite electrice separate, astfel incat sa poata functiona si atunci cand este deconectata centralizat alimentarea cu tensiunea de 24 V a vehiculului. Fiecare circuit dedicat pentru aceste echipamente va fi protejat corespunzator.

Întrebare 27:
Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.24.2 „Echipamentul de tracţiune"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Carcasele echipamentelor amplasate pe acoperiş vor avea grad de izolaţie de min IP 56."*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul precizează că cerinţa pare a se aplica tuturor echipamentelor montate pe acoperişul vehiculului. Pentru anumite componente de tracţiune, respectarea gradului IP56 este însă imposibil de realizat din punct de vedere tehnic, având în vedere construcţia şi principiul lor de funcţionare.

În special, captatoarele de curent sunt, prin natura lor, componente expuse şi nu pot fi închise astfel încât să atingă un grad de protecţie IP56. În mod similar, rezistenţele de frânare sunt prevăzute, de regulă, cu o carcasă de protecţie ventilată sau de tip grilaj, care împiedică accesul la părţile periculoase şi pătrunderea corpurilor străine de dimensiuni mari, permiţând totodată circulaţia liberă a aerului, necesară pentru disiparea căldurii

generate în procesul de disipare a energiei de frânare. Închiderea unor astfel de echipamente până la nivelul IP56 ar afecta funcţia acestora şi ar putea influenţa negativ performanţa termică şi fiabilitatea în exploatare.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să clarifice dacă cerinţa IP56 este avută în vedere exclusiv pentru echipamentele concepute cu carcase închise şi să confirme că acele componente al căror principiu de funcţionare impune o construcţie deschisă sau ventilată, precum captatoarele de curent şi rezistenţele de frânare, pot respecta gradul de protecţie corespunzător construcţiei şi funcţiei lor.

Răspuns 27:

Cerinta se refera la echipamentele protejate prin carcase conform SR EN 60529:1995 - Grade de protecţie asigurate prin carcase (Cod IP). Sunt exceptate echipamentele proiectate si realizate pentru functionarea in constructie deschisa.

Întrebare 28:

Referinţă: Caiet de sarcini, cap. 5 „Recepţia produselor" – tabelul încercărilor, poz. 10

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„10. Încercări pentru interferenţă, conform serie CEI 801: - interferenţă internă; - interferenţă provocată de troleibuz în exterior; - interferenţă în frecvenţele radio; - interferenţe externe asupra troleibuzului."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul precizează că seria de standarde CEI (IEC) 801 a fost înlocuită de standarde mai recente privind compatibilitatea electromagnetică (CEM) şi nu mai este utilizată în mod curent pentru certificarea vehiculelor rutiere. În cazul troleibuzelor, conformitatea CEM este demonstrată, de regulă, prin omologarea de tip în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 10, larg recunoscut şi aplicat în industria auto.

Prin urmare, Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme dacă respectarea Regulamentului CEE-ONU nr. 10 va fi acceptată ca dovadă echivalentă a conformităţii cu cerinţele privind compatibilitatea electromagnetică şi interferenţele prevăzute în documentaţia de atribuire.

Alternativ, Ofertantul solicită respectuos modificarea cerinţei astfel încât să permită demonstrarea conformităţii prin Regulamentul CEE-ONU nr. 10 sau printr-un standard CEM actual echivalent, aplicabil vehiculelor rutiere.

Răspuns 28:

Autoritatea contractantă acceptă modificarea cerinţei din caietul de sarcini cap. 5 „Recepţia produselor" – tabelul încercărilor, poz. 10 din „10. Încercări pentru interferenţă, conform serie CEI 801: - interferenţă internă; - interferenţă provocată de troleibuz în exterior; - interferenţă în frecvenţele radio; - interferenţe externe asupra troleibuzului." se va citi: „10. Încercări pentru interferenţă, conform Regulamentului CEE-ONU nr. 10 sau printr-un standard CEM actual echivalent, aplicabil vehiculelor rutiere.

Întrebare 29:

Referinţă: Caiet de sarcini, pct. 3.4.1.24.2 „Echipamentul de tracţiune" – funcţiile sistemului de management al bateriilor

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„- Măsurarea stării rezistenţei de izolaţie a bateriei;"*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul precizează că, în practica troleibuzelor, monitorizarea izolaţiei se realizează, de regulă, pentru întregul sistem electric de înaltă tensiune şi pentru starea de izolaţie a vehiculului în ansamblu, iar nu pentru bateria de tracţiune considerată ca o componentă izolată.

Formularea actuală poate fi, aşadar, interpretată în sensul că este solicitată exclusiv o măsurare dedicată a rezistenţei de izolaţie a bateriei, măsurare care nu furnizează în mod necesar informaţii privind starea izolaţiei întregului sistem de înaltă tensiune montat pe vehicul.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să clarifice dacă intenţia acestei cerinţe este verificarea rezistenţei de izolaţie a întregului circuit de înaltă tensiune al vehiculului (starea de izolaţie a vehiculului în ansamblu), incluzând toate componentele de înaltă tensiune conectate, iar nu a bateriei de tracţiune considerate ca dispozitiv de sine stătător.

Răspuns 29:
Autoritatea contractantă confirmă, cerința se refera la măsurarea stării rezistenţei de izolaţie a bateriei aflate in circuitul electric de pe troleibuz.

Întrebare 30:
Referinţă: Fişa de date a achiziţiei (Instrucţiuni către ofertanţi) nr. DF1279332, cap. III.1.3.a) „Capacitatea tehnică şi/sau profesională"

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Ofertanţii trebuie să facă dovada că în ultimii 3 ani, calculaţi până la data limită de depunere a ofertelor, menţionat în anunţul de participare, au furnizat/livrat produse similare de complexitate comparabilă cu cele care fac obiectul contractului de achiziţie publică, cu indicarea valorilor, datelor şi a beneficiarilor publici sau privaţi, în valoare cumulată de cel puţin 492.787.450,00 lei, fără TVA la nivelul unuia sau mai multor contracte. (...) Prin produse «similare» de complexitate comparabilă cu cele care fac obiectul contractului de achiziţie publică, se înţeleg autovehicule de transport public cu tracţiune şi frânare electrică."*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul constată că, potrivit definiţiei de mai sus, îndeplinirea cerinţei privind experienţa similară poate fi demonstrată prin livrarea oricăror „autovehicule de transport public cu tracţiune şi frânare electrică", respectiv inclusiv prin livrarea unor vehicule de un tip substanţial diferit de cel care face obiectul prezentei proceduri.

O astfel de definiţie este neobişnuită şi atipică pentru achiziţiile publice având ca obiect acest tip de produse, întrucât permite demonstrarea capacităţii tehnice şi profesionale prin experienţă dobândită în livrarea unor vehicule cu o arhitectură tehnică fundamental diferită. În opinia Ofertantului, un asemenea criteriu nu garantează faptul că operatorul economic deţine în mod efectiv experienţa necesară pentru livrarea produselor care fac obiectul contractului, respectiv troleibuze articulate cu podea complet coborâtă, echipate cu sistem reîncărcabil de stocare a energiei electrice care asigură rularea autonomă, în afara reţelei de contact.

Troleibuzul cu autonomie reprezintă o categorie distinctă de vehicul, care combină captarea curentului din reţeaua de contact de 750 Vcc cu tracţiunea pe baterie, cu gestionarea încărcării statice şi dinamice şi cu managementul termic al sistemului de stocare a energiei. Experienţa în livrarea efectivă a unor astfel de vehicule este

determinantă pentru îndeplinirea cerinţelor esenţiale ale prezentului contract, între care autonomia de minimum 20 km în condiţii de încărcare maximă şi cu toate sistemele auxiliare în funcţiune, coeficientul de disponibilitate garantat de minimum 90% prevăzut la pct. 3.4.2 din Caietul de sarcini, precum şi garanţia completă de funcţionare de tip FULL WARRANTY.

Prin urmare, Ofertantul propune respectuos Autorităţii Contractante modificarea definiţiei produselor similare, după cum urmează:
„Prin produse «similare» de complexitate comparabilă cu cele care fac obiectul contractului de achiziţie publică se înţeleg troleibuzele cu podea complet coborâtă, echipate cu baterie de tracţiune care asigură rularea autonomă în afara reţelei de contact."

O astfel de cerinţă privind demonstrarea capacităţii tehnice şi profesionale este, în opinia Ofertantului, şi în interesul Autorităţii Contractante, întrucât asigură selectarea unor operatori economici care deţin experienţă relevantă şi verificabilă în livrarea exact a tipului de vehicul care face obiectul procedurii, reducând în mod corespunzător riscurile de neexecutare sau de executare necorespunzătoare a contractului.

Răspuns 30:

Autoritatea contractantă își menține cerința privind experiența similară în forma prevăzută în documentația de atribuire.
Cerința nu este definită prin raportare exclusiv la denumirea comercială a produsului care urmează să fie furnizat și nici nu condiționează experiența similară de furnizarea anterioară a unor troleibuze identice cu cele care fac obiectul contractului. Dimpotrivă, Autoritatea contractantă a optat în mod deliberat pentru o definiție mai largă (autovehicule rutiere), raportată la caracteristicile relevante pentru capacitatea tehnică și profesională urmărită. Regulamentul ONU nr. 107 tratează troleibuzul ca vehicul din categoria M2/M3 prin Anexa 12, iar autoritatea contractantă nu poate restrânge în mod subiectiv această categorie.

SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 13 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebare 1:
Formular de propunere tehnică — 100 Troleibuze (en-GB), pct. 3.4.1.10 „Instalația de aer comprimat (pneumatică)"

Cerința din documentația de atribuire:

> *„Rezervoarele de aer vor fi prevăzute cu robinete de purjare automate și manuale; sistemul de purjare va fi prevăzut cu un rezervor de colectare pentru prevenirea poluării."*

Poziția Ofertantului:
Soluția standard a Ofertantului utilizează un sistem complet automat de purjare a condensului din rezervoarele de aer, care asigură eliminarea fiabilă și facilă a umidității acumulate, fără a necesita intervenție manuală. Această soluție asigură același rezultat funcțional ca și combinația dintre robinetele de purjare automate și manuale, reducând totodată necesarul de mentenanță și riscul unei operări manuale incorecte.

Solicitare:
Prin urmare, Ofertantul solicită Autorității Contractante să confirme că rezervoarele de aer echipate exclusiv cu sistem automat de purjare vor fi considerate conforme, cu condiția ca sistemul să asigure eliminarea eficientă a condensului și să îndeplinească toate cerințele operaționale și de mediu, inclusiv prevenirea poluării.

Răspuns 1:

Autoritatea contractantă confirma că rezervoarele de aer echipate exclusiv cu sistem automat de purjare vor fi considerate conforme, cu condiția ca sistemul să asigure eliminarea eficientă a condensului și să îndeplinească toate cerințele operaționale și de mediu, inclusiv prevenirea poluării.

Întrebare 2:
Formular de propunere tehnică — 100 Troleibuze (en-GB), pct. 3.4.1.13 „Echipamente pneumatice"

Cerința din documentația de atribuire:

> *„Instalația pneumatică trebuie să fie prevăzută cu un cuplaj rapid suplimentar, pe lângă priza rapidă de admisie a aerului, în imediata vecinătate a cârligului de remorcare, situat lateral, în afara zonelor de tamponare, prin care se poate alimenta instalația de aer comprimat pentru tractarea troleibuzului în timpul remorcării. Cuplajul rapid va fi prevăzut cu supapă de sens și capac de protecție."*

Poziția Ofertantului:
Soluția standard a Ofertantului prevede cuplaje rapide în imediata vecinătate a dispozitivelor de remorcare, atât în partea din față, cât și în partea din spate a troleibuzului. Această configurație permite conectarea eficientă a sursei externe de aer comprimat direct la locul de remorcare și asigură flexibilitate operațională indiferent de sensul de remorcare.
Cerința privind amplasarea laterală constituie o prescripție de proiectare specifică, care nu este necesară pentru atingerea obiectivului funcțional urmărit, respectiv posibilitatea alimentării instalației pneumatice în timpul remorcării. Cuplajele amplasate în imediata vecinătate a dispozitivelor de remorcare asigură o funcționalitate echivalentă, simplificând totodată integrarea în vehicul și activitatea de mentenanță.

Solicitare:
Prin urmare, Ofertantul solicită Autorității Contractante eliminarea cerinței privind amplasarea laterală și confirmarea faptului că vor fi considerate conforme cuplajele rapide amplasate în imediata vecinătate a dispozitivelor de remorcare din față și/sau din spate, prevăzute cu supapă de sens și capac de protecție.

Răspuns 2:

Autoritatea contractantă accepta soluția cu cuplajele rapide in partea din fata si spate amplasate în imediata vecinătate a dispozitivelor de remorcare.

Întrebare 3:
Formular de propunere tehnică — 100 Troleibuze (en-GB), pct. 3.4.1.21 „Accesorii, instalații și echipamente"

Cerința din documentația de atribuire:

> *„Dulapurile și cutiile de aparate trebuie să fie protejate împotriva accesului neautorizat și trebuie să fie încuiate prin două sisteme: o cheie generală pentru întregul troleibuz și chei care permit*

accesul numai personalului autorizat la echipamentele de siguranța circulației, cu posibilitatea sigilării."

Poziția Ofertantului:
Ofertantul solicită clarificarea cerinței potrivit căreia dulapurile și cutiile de aparate trebuie protejate împotriva accesului neautorizat și încuiate prin două sisteme: o cheie generală pentru întregul troleibuz și chei dedicate pentru echipamentele de siguranța circulației, cu posibilitatea sigilării.
Nu rezultă cu claritate dacă această cerință se aplică tuturor dulapurilor și carcaselor montate pe vehicul, inclusiv echipamentelor amplasate pe acoperiș, precum bateriile de tracțiune, captatoarele de curent, dulapurile de electronică de putere și alte componente omologate.
Ofertantul precizează că echipamentele omologate montate pe acoperiș sunt livrate ca ansambluri certificate, cu o construcție mecanică și cu sisteme de închidere predefinite, care fac parte din omologarea și aprobarea acestora. În consecință, personalizarea sistemului de închidere pentru astfel de echipamente nu este fezabilă din punct de vedere tehnic fără a afecta construcția aprobată a componentei.
Solicitare:
Prin urmare, Ofertantul solicită Autorității Contractante să confirme că cerința privind sistemele de închidere menționate se aplică exclusiv dulapurilor și compartimentelor proiectate și fabricate ca parte a caroseriei troleibuzului și nu se aplică echipamentelor omologate montate pe acoperiș, livrate cu propriul sistem de închidere aprobat.
În mod alternativ, Ofertantul solicită ca echipamentele omologate montate pe acoperiș, inclusiv bateriile de tracțiune, captatoarele de curent și echipamentele de electronică de putere, să fie exceptate în mod explicit de la această cerință.
Răspuns 3:
Autoritatea contractantă confirmă că cerința privind sistemele de închidere menționate se aplică exclusiv dulapurilor și compartimentelor proiectate și fabricate ca parte a caroseriei troleibuzului și nu se aplică echipamentelor omologate montate pe acoperiș, livrate cu propriul sistem de închidere aprobat.

↓ SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 14 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebare 1:
In caietul de sarcini cap. 3.4.1.5.1. „**Caroseria. Descriere generală**" se solicita:
„Structura caroseriei va fi prevăzută cu puncte duble de suspendare (marcate în zonele din faţă şi din spatele roţilor la ambele punţi), unul pentru montarea cricului şi unul pentru asigurarea troleibuzului prin dispozitiv fix."

Avand in vedere ca pentru fiecare troleibuz se solicita si cric astfel operatorul dispunand de un numar suficient de astfel de dispozitive va rugam sa confirmati ca se va accepta si solutia cu puncte de suspendare in spatele axei fata si puncte duble de suspendare pentru celelalte axe/zona articulatiei.

Răspuns 1:

Autoritatea contractantă confirmă că se va accepta și soluția cu puncte de suspendare în spatele axei față și puncte duble de suspendare pentru celelalte axe/zona articulației.

Întrebare 2:

In caietul de sarcini cap. 3.4.1.5.5 "**Scaunele pentru calatori**" se solicita:
"Mânerele scaunelor nu vor depăşi în lateral conturul scaunelor."
Va rugam sa luati in considerare ca anumite elemente funcționale destinate pasagerilor cu mobilitate redusă, cum ar fi cotierele scaunelor prioritare sau elementele de susținere prevăzute în zona scaunului cu rotile, se pot extinde dincolo de conturul lateral al scaunului sau de spațiul desemnat, datorită designului și funcției preconizate. Astfel de elemente oferă sprijin suplimentar și facilitează așezarea, ridicarea în picioare sau menținerea unei poziții stabile.

Cu condiția ca aceste elemente să nu obstrucționeze culoarul pasagerilor, accesul la uși, utilizarea zonei scaunului cu rotile sau mișcarea în siguranță a pasagerilor în interiorul vehiculului si fiind proiectate, construite si instalate in troleibuzele solicitate conform normelor de omologare in vigoare, solicităm eliminarea acestei cerințe sau permiterea exceptiilor de genul celor indicate.

Răspuns 2:

Autoritatea contractantă acceptă eliminarea cerinței din caietul de sarcini cap. 3.4.1.5.5 "Scaunele pentru calatori"- „Mânerele scaunelor nu vor depăşi în lateral conturul scaunelor." sau se vor permite excepțiile cu condiția respectării UNECE R107.

Întrebare 3:

In caietul de sarcini cap. 3.4.1.5.16 **"Asigurarea microclimatului pe timp rece"** se solicita:
"În habitaclul conducătorului de vehicul distribuţia aerului cald (sau rece) va fi uniformă pe toate zonele postului de conducere (distribuţie tridimensională) dar şi cu posibilitatea selectării zonei de distribuţie a aerului cald (sau rece)."
Vă rugăm să confirmați dacă Autoritatea Contractantă va permite un sistem de aer condiționat în care șoferul poate selecta direcția fluxului de aer prin comutarea poziției clapetei de distribuție a aerului între parbriz și zona șoferului și dacă va considera o astfel de soluție ca fiind compatibilă cu cerința de a selecta zona de distribuție a aerului cald sau rece în habitaclul șoferului.

Răspuns 3:

Autoritatea contractantă își menține cerința din caietul de sarcini cap. 3.4.1.5.16 "Asigurarea microclimatului pe timp rece" se solicita: "În habitaclul conducătorului de vehicul distribuţia aerului cald (sau rece) va fi uniformă pe toate zonele postului de conducere (distribuţie tridimensională) dar şi cu posibilitatea selectării zonei de distribuţie a aerului cald (sau rece)." deoarece în exploatare, este necesară atât asigurare confortului termic al conducătorului, cât și dezaburirea/ dezghețarea eficientă a suprafețelor vitrate. Un sistem care doar comută fluxul între parbriz și șofer limitează posibilitatea de a gestiona simultan aceste două necesități.

Întrebare 4:

In caietul de sarcini cap. 3.4.1.8.8 "**Puntea spate**" se solicita:
"Puntea spate trebuie să fie compactă, cu echipare sistem antipatinare şi antiblocare EBS, sau echivalent si sistem EPB (electronic parking brake)."
Insa in caietul de sarcini cap. 3.4.1.9 **"Sistemul de frânare"** se solicita:

"Frână de staţionare (de mână) mecanică cu resort de acumulare şi comandă pneumatică, pe puntea spate"

Prevederile de mai sus par să descrie două soluții diferite de control al frânei de parcare: un sistem de frână de parcare controlat electronic (EPB) și o frână de parcare manuala controlată pneumatic cu actuatoare de frână cu arc.

Vă rugăm să clarificați dacă Autoritatea Contractantă acceptă ambele soluții următoare:
1. un sistem electronic de frână de parcare (EPB), în care frâna de parcare este controlată electric, iar forța de frânare este aplicată pneumatic de actuatoarele de frână cu arc de pe puntea spate; sau
2. o frână de parcare convențională controlată pneumatic, acționată de o supapă manuală a frânei de parcare și acționând mecanic prin actuatoarele de frână cu arc de pe puntea spate.

Vă rugăm să confirmați că oricare dintre soluțiile de mai sus va fi considerată conformă, cu condiția ca frâna de parcare să acționeze asupra puntea spate și să utilizeze actuatoare de frână cu arc.

Răspuns 4:

Autoritatea contractantă acceptă următoarele soluții:
1. un sistem electronic de frână de parcare (EPB), în care frâna de parcare este controlată electric, iar forța de frânare este aplicată pneumatic de actuatoarele de frână cu arc de pe puntea spate; sau
2. o frână de parcare convențională controlată pneumatic, acționată de o supapă manuală a frânei de parcare și acționând mecanic prin actuatoarele de frână cu arc de pe puntea spate.

Întrebare 5:

In caietul de sarcini cap. 3.4.1.2 34 "**Conditii tehnice obligatorii**" se solicita:
„Troleibuzul va fi echipat conform Regulamentului (UE) 2144/2019 cu: ...
- sistem avansat de frânare de urgență (precoliziune) pentru a detecta automat o posibilă coliziune și să activeze sistemul de frânare al vehiculului pentru frânarea vehiculului cu scopul de a evita o coliziune sau de a micșora impactul unei coliziuni;"
...
- posibilitatea selectării modului de funcționare a sistemului de către personalul autorizat al operatorului, respectiv alertare și intervenție automată asupra sistemului de frânare sau doar alertare fără frânare automată, cu memorarea tuturor schimbărilor de configurație.

În Caietul de Sarcini, Autoritatea Contractantă face referire la Regulamentul (UE) 2019/2144. Acest Regulament face referire la Regulamentul ONU nr. 131 ca bază de reglementare pentru omologarea de tip a Sistemelor Avansate de Frânare de Urgență.

Cu toate acestea, introducerea la Regulamentul ONU nr. 131, atunci când se discută instalarea Sistemelor Avansate de Frânare de Urgență în autobuze, prevede următoarele:
„Deși, în general, aceste categorii de vehicule ar beneficia de montarea unui AEBS, există subgrupuri în care beneficiul este destul de incert din cauza utilizării lor specifice, de exemplu, autobuzele cu pasageri în picioare, adică Clasele I, II și A."

Troleibuzele vizate de această achiziție publică sunt vehicule urbane destinate transportului de pasageri în picioare. Prin urmare, Regulamentul citat însuși recunoaște că beneficiile AEBS pot fi incerte pentru acest subgrup particular de vehicule. Mai mult, o intervenție automată neașteptată a frânării de urgență poate crea un risc de cădere și rănire a pasagerilor în picioare.
Având în vedere cele de mai sus, solicităm Autorității Contractante să permită furnizarea unui vehicul fără un Sistem Avansat de Frânare de Urgență care intervine automat în sistemul de frânare al vehiculului, această funcționalitate fiind considerată opțională. Un sistem de avertizare în caz de coliziune frontală fără intervenție automată a frânării ar trebui acceptat ca fiind conform cu această cerință.

În ceea ce privește punctul 2, modul de funcționare al unui sistem de siguranță supus cerințelor de omologare de tip nu ar trebui să fie configurabil liber sau permanent de către operator. Orice activare, dezactivare sau limitare a funcției AEBS trebuie să rămână în concordanță cu omologarea de tip a vehiculului și cu configurația și procedurile definite de producătorul vehiculului și sistemului.

În consecință, solicităm Autorității Contractante să elimine cerința care permite personalului autorizat al operatorului să aleagă între intervenția automată a frânării și modul doar de avertizare.

Răspuns 5:

Autoritatea contractantă permite furnizarea unui vehicul fără un Sistem Avansat de Frânare de Urgență care intervine automat în sistemul de frânare al vehiculului, această funcționalitate nefiind considerată obligatorie la categoria de vehicule M3. Se va elimina cerința care permite personalului autorizat al operatorului să aleagă între intervenția automată a frânării și modul doar de avertizare.

Întrebare 6:

In caietul de sarcini cap. 3.4.1.26 "**Bateriile de acumulatori pentru servicii auxiliare**" se solicita:

„Bateriile de acumulatori vor avea capacitatea necesara asigurarii alimentarii serviciilor auxiliare si trebuie să fie de tipul dryfit cu gel fără întreţinere şi vor avea o capacitate suficientă pentru a asigura bilanţul energetic pozitiv."

Rugăm Autoritatea Contractantă să permită utilizarea bateriilor AGM fără întreținere ca alternativă la bateriile dryfit cu gel, cu condiția ca bateriile propuse să asigure funcționarea complet corectă și fiabilă a troleibuzului, inclusiv furnizarea neîntreruptă a tuturor serviciilor auxiliare și menținerea unui bilanț energetic pozitiv în toate condițiile de funcționare specificate.

Răspuns 6:

Autoritatea contractantă va permite utilizarea bateriilor AGM fără întreținere ca alternativă la bateriile dryfit cu gel, cu condiția ca bateriile propuse să asigure funcționarea complet corectă și fiabilă a troleibuzului, inclusiv furnizarea neîntreruptă a tuturor serviciilor auxiliare și menținerea unui bilanț energetic pozitiv în toate condițiile de funcționare specificate

Întrebare 7:
In caietul de sarcini cap. 3.4.1.9 "**Sistemul de frânare**" se solicita:
„Frâna electrică va funcţiona normal la întreruperea reţelei de contact pe separatori sau încrucişări şi trebuie să fie dimensionată pentru situaţia în care tensiunea în reţeaua de contact nu permite recuperarea;"
Si in caietul de sarcini cap. 3.4.1.24.2 „**Echipamentul de tracţiune**" se solicita:
"Echipamentul de tracţiune va asigura controlul tracţiunii prin reglarea continuă a alimentării motorului de tracţiune realizând următoarele funcţii:
- demaraj şi frânare lina, fără şocuri în funcţionare;
- frânare recuperativă;
- frânare reostatică atunci cand tensiunea reţelei nu permite recuperarea de energie."
Si in caietul de sarcini cap. 3.4.1.24.1 „**Motorul/motoarele electric(e) de tracţiune**" se solicita:
"Motorul/motoarele va/vor putea funcţiona şi ca generator electric, în regimul de frânare electrică, pentru recuperarea energiei de frânare care se va înmagazina în SRSEE."

Va rugam sa confirmati ca energia rezultata din franarea electrica are ca destinatie in functie de situatie: reteaua catenera, sistemul de stocare al energiei (bateriile de tractiune) si in ultima instanta rezistorul de franare.

Răspuns 7:
Autoritatea contractantă confirmă că energia rezultată din frânarea electrică are ca destinație în funcție de situație rețeaua catenară, sistemul de stocare al energiei(bateriile de tracțiune) și în ultimă instanță rezistorul de frânare.

Întrebare 8:
In caietul de sarcini cap. 3.4.2 "**Disponibilitate**" se solicita:
„Ofertantul va preciza valoarea coeficientului de disponibilitate garantat, care trebuie să fie de minim 90%. Coeficientul de disponibilitate de 90% reprezintă procentul troleibuzelor disponibile în funcţiune la Utilizator raportate la troleibuzele receptionate. Se admite un procent de maxim 10% pentru troleibuzele care nu pot fi disponibile pentru operare din punct de vedere tehnic (lucrări de mentenanţă planificata sau reparaţii ale defectelor tehnice exclusiv evenimente din tamponări).
Calculul disponibilităţii se realizeaza, de catre utilizator atat la nivel de an contractual pentru fiecare troleibuz în parte, cat şi in fiecare zi pentru troleibuze receptionate. (Se va calcula dupa receptia celor 100 de troleibuze.) Practic, fiecare troleibuz trebuie sa fie disponibil din punct de vedere tehnic minim 329 zile pe an din totalul de 365 zile (se va recalcula in functie de procentul de disponibilitate declarat) şi în fiecare zi trebuie să existe disponibil un număr de troleibuze de minim 90% din troleibuzele livrate. Sunt excluse zilele rezervate pentru lucrarile de mentenanta planificata, zilele in care se efectueaza reparatiile pentru defecţiunile cauzate de accidentele de circulaţie, actele de vandalism sau alte motive neimputabile furnizorului.
Disponibilitatea calculată reprezintă indicator de performanta a contractului."

Va rugam sa confirmati ca disponibilitatea solicitata se refera la perioada acoperită de garanția completă a vehiculului? Aceasta este o soluție rezonabilă, deoarece Contractantul are apoi o influență reală asupra calității vehiculului și a reparațiilor efectuate, ceea ce, la rândul său, afectează disponibilitatea.

Va rugam sa confirmati ca zilele alocate pentru reparații post-accident și inspecții tehnice programate nu vor fi considerate indisponibilitate a vehiculului care afectează rata anuală de disponibilitate tehnică și ca vehiculele care sunt supuse reparațiilor post-accident sau inspecțiilor tehnice programate nu sunt incluse în calculul ratei de disponibilitate?"

Răspuns 8:

Disponibilitatea se refera la perioada de garanție ofertata si se calculează conform prevederilor caietului de sarcini cap. 3.4.2 "Disponibilitate". In cadrul acestui capitol se precizează faptul ca "Sunt excluse zilele rezervate pentru lucrarile de mentenanta planificata, zilele in care se efectueaza reparatiile pentru defecţiunile cauzate de accidentele de circulaţie, actele de vandalism sau alte motive neimputabile furnizorului".

Întrebare 9:

In caietul de sarcini cap. 3.5.4.6 "**Defecțiuni sistematice și vicii ascunse**" se solicita:

„În cazul în care în perioada de garantie, o avarie sau o uzură anormală se repeta la un procent mai mare de 10 % din troleibuzele livrate, acesta reprezintă un „defect sistematic" de concepţie sau de fabricaţie. În acest caz, Furnizorul este obligat să verifice, să reproiecteze, să înlocuiască sau să repare, pe costurile proprii, elementul defect, la toate troleibuzele.

Dacă după perioada de garanţie, 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 10 % din componentele ce echipeaza, se îndeplineşte condiţia de „viciu de material". Furnizorul va fi responsabil de remedierea viciilor ascunse pe costurile sale, pentru perioada de fiabilitate declarată sau durata de utilizare a agregatului (subansamblului) în cauza.

Furnizorul va fi responsabil pe întreaga durată normala de utilizare a troleibuzului de remedierea viciilor ascunse de material, concepţie sau execuţie pentru troleibuz ca ansamblu cât şi pentru toate agregatele, sistemele şi echipamentele sale, pe costurile sale.

Pe perioada de garanţie, Furnizorul va înlocui sau va repara pe costurile sale toate elementele cu defecte de material sau de concepţie."

Vă rugăm să acceptati ca prevederile de mai sus se vor aplica numai dacă același defect apare în termen de 12 luni de la data la care a apărut primul defect la un anumit vehicul si se care se repeta la 10% din flotă. Aceste defecte trebuie să se refere la același subsistem sau componentă, având același număr de piesă, instalat în aceeași locație pe troleibuz, cauzat de același tip de cauză, care poate fi de natură de proiectare, material, tehnologic sau de asamblare, ca și defectul de masă diagnosticat inițial.

Va rugam să modificati pragul care definește un „defect sistematic" și un „viciu de material" de la 10% la 25% din troleibuzele/componentele livrate?

Având în vedere că contractul acoperă o flotă mare de aproximativ 100 de troleibuze, pragul propus în prezent de 10% înseamnă că o problemă care afectează doar 10 vehicule ar putea fi deja clasificată drept defect sistematic. În flotele mari, pot apărea defecțiuni izolate sau aleatorii fără a indica un defect de proiectare, fabricație sau material care afectează întreaga flotă.

Un prag de 25% ar fi mai reprezentativ pentru o problemă sistematică reală și ar oferi o bază mai obiectivă pentru determinarea existenței unui defect generalizat de proiectare,

fabricație sau material. Prin urmare, solicităm Autorității Contractante să revizuiască prevederile relevante și să înlocuiască pragul actual de 10% cu 25%.

Răspuns 9:

Autoritatea contractantă își menține cerința din caietul de sarcini cap. 3.5.4.6 "Defecțiuni sistematice și vicii ascunse" deoarece 10% este un prag obiectiv și verificabil, care permite identificarea din timp a unui fenomen repetitiv. Nu este necesar ca o defecțiune să afecteze un sfert din flotă pentru a putea concluziona că există o problemă sistematică.

Întrebare 10:

In caietul de sarcini cap. 3.5.4.5 "**Defecţiuni sistematice şi vicii ascunse**" se solicita:
„Pentru remedierea defecţiunilor neimputabile Furnizorului, apărute în perioada de garanţie, acesta are obligaţia de a utiliza piesele şi subansamblele de schimb necesare la preţurile din oferta prezentată, ce va indica pentru fiecare reper în parte Furnizorul, codul de producător şi preţul unitar în Lei exclusiv TVA.
Prețurile pentru următoarele piese de schimb și subansamble de schimb ale troleibuzelor (elemente de caroserie, elemente de tracțiune și de frânare, uși, captatori, semnalizare, faruri, parbriz, geamuri laterale, etc.), vor fi indicate de ofertant într-o Anexă, împreună cu oferta financiară în care se vor indica pentru fiecare reper în parte, furnizorii, codul de producător și prețul unitar în Lei fără TVA, respectiv în Euro fără TVA.
In orice situaţie, aceste preturi rămân ferme în primele 6 luni de la semnarea contractului și pot fi ajustate anual ulterior, prin aplicarea coeficientului de indexare cu evoluţia indicelui preţului de consum total (IPC total), la pretul initial prevazut in anexa."

Va rugam sa clarificati metodologia de calcul a coeficientului de indexare pe baza Indicelui Prețurilor de Consum (IPC) total? În special, vă rugăm să specificați:
sursa datelor IPC (de exemplu, institutul național de statistică sau o altă instituție),
perioada de referință utilizată pentru calcul,
formula aplicată pentru ajustarea prețurilor și
dacă indexarea poate duce atât la o creștere, cât și la o scădere a prețurilor contractuale.
Mecanismul de indexare a prețurilor descris mai sus se aplică și costurilor și prețurilor specificate în Anexele 1.2, 1.3, 1.4 și 1.5? În plus, aceste anexe ar trebui tratate diferit, adică exclusiv ca liste de piese și materiale incluse în domeniul de aplicare al furnizării, fără ca Autoritatea Contractantă să plaseze comenzi viitoare pe baza prețurilor indicate în acestea?"

Răspuns 10:

Anexa din cadrul caietului de sarcini cap. 3.5.4.5 "Defecțiuni sistematice și vicii ascunse"- „Pentru remedierea defecţiunilor neimputabile Furnizorului, apărute în perioada de garanţie, acesta are obligaţia de a utiliza piesele şi subansamblele de schimb necesare la preţurile din oferta prezentată, ce va indica pentru fiecare reper în parte Furnizorul, codul de producător şi preţul unitar în Lei exclusiv TVA.
Prețurile pentru următoarele piese de schimb și subansamble de schimb ale troleibuzelor (elemente de caroserie, elemente de tracțiune și de frânare, uși, captatori, semnalizare, faruri, parbriz, geamuri laterale, etc.), vor fi indicate de ofertant într-o Anexă, împreună cu oferta financiară în care se vor indica pentru fiecare reper în parte, furnizorii, codul de producător și prețul unitar în Lei fără TVA, respectiv în Euro fără TVA." se va elimina conform clarificării din oficiu nr. DDMPAP 159982/22.09.2026.

Întrebare 11:

In caietul de sarcini cap. 3.5.2 "**Penalizări, daune şi mod de tratare pentru defecţiuni în termen de garanţie**" se solicita:

„În cazul daunelor produse utilizatorului ca urmare a pierderii de prestatie din programul de transport al operatorului (km neefectuati din cauza defectiunilor tehnice imputabile Furnizorului) sau despagubirile platite de utilizator cauzate de neconformitatile tehnice din culpa furnizorului, cuantumul acestora va fi platit de catre furnizor direct utilizatorului.
Valoarea actuala a prestatiei costul/km este de 17,59 lei/km si se va comunica de utilizator către furnizor ori de cate ori aceasta se va modifica conform prevederilor Contractului de Delegare a Gestiunii Serviciului de Transport Public nr. 7/2021.Numărul de troleibuze declarate inapte de traseu pentru defecţiuni în termen de garanţie, chiar şi în perioada în care nu se percep penalizări, se vor lua în calcul pentru coeficientul de disponibilitate.
Toate produsele trebuie să fie acoperite de garanție pentru cel puțin perioada solicitata pentru fiecare produs. Perioada de garantie începe de la data receptiei troleibuzului."

Va rugam să renunțati la aplicarea costurilor suplimentare legate de perioadele de nefuncționare pentru vehiculele imobilizate din cauza unor defecte acoperite de garanție, având în vedere că aceste perioade de nefuncționare sunt deja reflectate în coeficientul de disponibilitate și sunt supuse unor penalități contractuale. Aplicarea simultană a ambelor mecanisme ar duce la o dublă sarcină financiară pentru Contractant pentru aceeași situație.

Răspuns 11:

Autoritatea contractantă își menține cerința din caietul de sarcini cap. 3.5.2 "Penalizări, daune şi mod de tratare pentru defecţiuni în termen de garanţie" deoarece despăgubirea este corelată cu un prejudiciu efectiv și cuantificabil. Valoarea de 17,59 lei/km reprezintă costul/prestația comunicată de utilizator și este aplicată în raport cu km care nu au putut fi efectuați din cauza unei defecțiuni imputabile furnizorului. Prin urmare, mecanismul nu este unul arbitrar, ci este legat direct de consecința economică produsă.

Întrebare 12:

In anexa 1 la Formularul de oferta se solicita:
„4. Activități de service, remediere a defecțiunilor și suport tehnic permanent 24x7 în perioada de garanție FULL WARRANTY, inclusiv furnizarea ansamblelor, subansamblelor, pieselor și materialelor necesare remedierii defecțiunilor, conform caietului de sarcini și contractului."

Va rugăm să confirmați dacă valoarea inclusa la punctul 4 ar trebui să includă doar întreținerea corectivă legată de garanție (remedierea defecțiunilor, asistență tehnică, manoperă și piese de schimb în garanție), în timp ce costurile pieselor și consumabilelor pentru întreținerea programată trebuie incluse exclusiv la punctul 3 și anexele 1.4 și 1.5.

Răspuns 12:

Autoritatea contractantă confirmă că valoarea inclusa la punctul 4 ar trebui să includă doar întreținerea corectivă legată de garanție (remedierea defecțiunilor, asistență tehnică, manoperă și piese de schimb în garanție), în timp ce costurile pieselor și consumabilelor pentru întreținerea programată trebuie incluse exclusiv la punctul 3 și anexele 1.4 și 1.5.

Întrebare 13:

Avand in vedere riscurile crescute si nevoia sporita de securitate cibernetica in toate domeniile de activitate umana va rugam sa detaliati urmatoarele aspecte:

În conformitate cu **Anexa I** din Directiva (UE) 2022/2555 (NIS2) și legislația de transpunere din România (OUG 155/2024) / Legea 124/2025,, transportul urban este clasificat ca un element de inalta criticitate. Companiile de transport public se incadreaza

in prevederile acestora legi. Va rugam sa specificati daca autoritatea contractanta a luat in calcul implementarea de masuri de securitate cibernetica pentru a proteja vehiculele achizitionate de atacurile hack-erilor de genul furtului de date (informatii culese de echipamentele ITS cu care sunt echipate vehiculele), afectarea sistemelor si subsistemelor vehiculului pana la preluarea partiala sau totala a controlului vehiculului. Daca da care sunt asteptarile Autoritatii Contractante in privinta vehiculelor furnizate.

Pentru asigurarea trasabilitatii lantului de aprovizionare in domeniul sigurante cibernetice este important ca serverele care sunt folosite pentru transmiterea de informatii catre vehicule (realizarea update-urilor software, informatii de natura orientarii rutiere etc...) dar si cele care primesc informatii de la vehicul (informatiile generate de echipamentele ITS, informatiile despre starea vehiculului, informatii de geolocatie, informatii generate de echipamentele necesare GSR2, alte informatii culese de vehicul...) sa fie pozitionate in tari din cadrul Uniunii Europene care au adoptat prevederile NIS2 si care sa poata fi auditate de organismele abilitate ex. Directoratul Național de Securitate Cibernetică. Va rugam sa specificati asteptarile Autoritatii Contractanta privind protectia fluxurilor de informatii si certificarea sursei acestora.

Respectarea regulamentelor UNECE R155 (Securitatea Cibernetică) și R156 (Actualizările de Software) sunt obligatorii la nivel european si international pentru tipul de vehicule solicitate. Va rugam sa specificati daca Autoritatea Contractanta va verifica conformarea cu aceste regulamente.

Răspuns 13:

Prin cerintele documentatiei de achizitie, autoritatea contractanta solicita ofertarea si furnizarea unui vehicul omologat in conformitate cu toate normele si regulamentele aplicabile conform REGULAMENTULUI (UE) 2018/858. Furnizorul trebuie să respecte legislația UE și națională privind securitatea cibernetică și protecția datelor.

Întrebare 14:

In caietul de sarcini cap. 3.4.1.24.2 "**Echipamentul de tracţiune**" se solicita:
„Cablurile de forţă trebuie să fie de tipul foarte flexibil, cu izolaţie şi manta de protecţie şi dimensionate pentru tensiunea de 3000 Vcc."

Va rugam sa acceptati utilizarea cablurilor de forta de curent continuu cu izolație nominală pentru 2700 Vcc, cu condiția ca aceste cabluri să asigure funcționarea corectă și sigură a vehiculului? Aceste cabluri sunt utilizate de producător în vehiculele electrice conectate la retea catenara (troleibuze) sunt suficiente pentru toate tensiunile care se intalnesc pe un astfel de vehicul inclusiv atunci cand vehiculul este conectat la retea și constituie o soluție tehnică aplicată în mod uzual și dovedită in practica.

Răspuns 14:

Autoritatea Contractantă precizează că respectarea cerințelor UNECE R107 reprezintă un nivel minim obligatoriu de conformitate pentru vehicul. Cerința din caietul de sarcini se menține, întrucât nivelul de izolație solicitat pentru cablurile de forță a fost stabilit în vederea asigurării unui nivel corespunzător de siguranță și robustețe electrică pe întreaga durată de exploatare a troleibuzelor, inclusiv în condițiile apariției supratensiunilor și a solicitărilor tranzitorii specifice sistemului de alimentare.

Întrebare 15:
In caietul de sarcini cap. 3.4.1.6 "**Postul de conducere**" se solicita:
„Partea vitrată a peretelui despărţitor din spatele scaunului şoferului va avea un grad de opacitate de circa 65%-70%."

Va rugam sa confirmati ca se va accepta si un perete desparatitor cu partea vitrata cu un grade de opacitate de 83%. Solutia este una utilizata in vehiculele producatorului si ofera un grad superior de discretie pentru sofer.

Răspuns 15:

Autoritatea contractantă acceptă și soluția cu un perete despărțitor cu partea vitrată cu un grad de opacitate de 83%.

Întrebare 16:
In draftul de contract **Art. 1.1 lit. u** și **Art. 5.2** - definiția „Full warranty" acoperă o garanție completă de funcționare, întreținerea programată, materialele, consumabilele și manopera timp de cel puțin 5 ani, ceea ce creează o sferă foarte largă de răspundere a Furnizorului.

Va rugam sa confirmati ca „Full Warranty" nu acoperă costurile rezultate din utilizarea necorespunzătoare, funcționarea neconformă cu instrucțiunile, accidente, acte de vandalism, intervenția terților și uzura naturală a componentelor care, conform documentației producătorului, nu ar trebui acoperite de o garanție nelimitată.

Răspuns 16:

Condițiile de asigurare a garanției sunt cele prevăzute in documentația de achiziție, respectiv caietul de sarcini capitolul 3.5.1.1 „Consideraţii generale privind garanţia" și contract.

Întrebare 17:
In draftul de contract **Art. 4.1 pct. II, art. 11.2 și art. 13.4**- prevederile obligă Furnizorul să furnizeze software, hardware, interfețe, licențe și acces la platforme de diagnosticare, inclusiv licențe perpetue și acces pentru cel puțin 15 ani, ceea ce poate intra în conflict cu restricțiile de licențiere ale producătorilor de componente și furnizorilor de software.

Va rugam să confirmati că Furnizorul trebuie sa furnizeze licențe și acces la software numai în măsura necesară pentru funcționarea, diagnosticarea și întreținerea vehiculelor, excluzând obligația de a furniza coduri sursă, drepturi de proprietate intelectuală și licențe mai largi decât cele permise de producătorii de software și componente.

Răspuns 17:

Conform cerintelor caietului de sarcini cap. 3.4.1.2, licențele pentru programele software se solicita cu drept de utilizare neexclusivă pe toată durata de serviciu a troleibuzului (15 ani).

Întrebare 18:
In draftul de contract **Articolul 12.1, articolul 12.7 și articolul 12.8**- Modelul de contract prevede atât o garanție de buna executie a contractului de 10% din prețul net, cât și o garanție separată de executare a contractului tehnic de încă 10% din prețul net, valabilă pe întreaga perioadă de garanție, inclusiv cel puțin perioada de garanție RESS de 8 ani. Aceasta impune o povară financiară semnificativă Furnizorului.

Va rugam sa renunțati la garanția separată de executare a contractului tehnic sau să o reduceti la 5% din prețul net și să limitati valabilitatea acesteia la perioada de garanție de bază a vehiculului?

Răspuns 18:

Garanția de bună execuție a contractului și garanția tehnică de bună execuție au roluri și obiecte distincte, fiind aferente unor categorii diferite de obligații contractuale.

Necesitatea menținerii unei garanții distincte pentru obligațiile tehnice rezultă din natura și complexitatea obiectului contractului. În ceea ce privește solicitarea de reducere a cuantumului garanției de la 10% la 5%, autoritatea contractantă apreciază că reducerea nivelului garanției nu este justificată printr-o diminuare corespunzătoare a obligațiilor sau a riscurilor tehnice asumate de Furnizor. Menținerea unui cuantum de 10% asigură un nivel corespunzător de protecție în raport cu valoarea, complexitatea și durata obligațiilor tehnice aferente contractului.

Garanția tehnică se constituie cu minimum 30 de zile înainte de expirarea garanției de bună execuție și acoperă obligațiile tehnice rămase pe perioada de garanție; garanția de bună execuție se restituie potrivit art. 12.5. Prin urmare, cele două instrumente nu se mențin cumulativ pe întreaga perioadă de garanție.

Se modifică proiectul de contract în sensul că garanția tehnică de bună execuție va fi valabilă pe toată perioada de garanție FULL WARRANTY ofertată pentru troleibuz în ansamblu, respectiv până la ieșirea din garanție a ultimului troleibuz. Astfel, art. 12.8 din proiectul de contract se reformulează după cum urmează: *„Garanția tehnică de bună execuție este distinctă de garanția de bună execuție și reprezintă 10% din prețul Contractului fără TVA. Aceasta se constituie în lei prin scrisoare de garanție bancară sau instrument de garantare emis în condițiile legii, cu valabilitate până la ieșirea din garanție a ultimului troleibuz (în funcție de garanția ofertată), și se depune la sediul Achizitorului cu minimum 30 de zile înainte de expirarea garanției de bună execuție."*

Întrebare 19:

In draftul de contract **Articolul 13.1 litera c**- neobținerea numărului national de registru RAR pentru primul troleibuz până la data acceptării acestuia constituie o încălcare materială a contractului atribuită Furnizorului, indiferent de motivele întârzierii.

Va rugam sa acceptati ca întârzierile în procedura RAR rezultate din acțiunile sau omisiunile organismelor, instituțiilor fără vina Furnizorului (situatii desigur exceptionale), nu vor fi tratate ca o încălcare materială a contractului de către Furnizor și vor duce la o amânare corespunzătoare a termenelor limită.

Răspuns 19:

Autoritatea Contractantă menține prevederile art. 13.1 lit. c) din proiectul de contract referitoare la obținerea numărului național de registru RAR pentru primul troleibuz până la data acceptării acestuia.

Obținerea numărului național de registru RAR reprezintă o condiție esențială pentru acceptarea vehiculului și pentru parcurgerea etapelor necesare introducerii acestuia în exploatare. Prin urmare, Autoritatea Contractantă consideră că îndeplinirea acestei condiții până la termenul contractual reprezintă o obligație esențială a Furnizorului.

Furnizorului îi revine responsabilitatea de a organiza și coordona, în timp util, toate activitățile tehnice și administrative aflate în sfera sa de responsabilitate necesare pentru obținerea documentelor și aprobărilor aplicabile, inclusiv pregătirea și transmiterea documentației necesare către organismele competente.

Întrebare 20:
In draftul de contract **Articolul 16.13** Dacă reprezentantul Furnizorului nu se prezintă în termen de 24 de ore, utilizatorul poate emite unilateral o notă prin care să constate defectul.

Va rugam sa acceptati prelungirea termenul limită de prezentare a reprezentantului Furnizorului la două zile lucrătoare și să clarificati faptul că notificările telefonice necesită confirmare imediată prin e-mail, împreună cu documentația foto și codurile de eroare.

Răspuns 20:

Autoritatea Contractantă menține prevederile art. 16.13 din proiectul de contract, inclusiv termenul de 24 de ore pentru prezentarea reprezentantului Furnizorului în vederea constatării defecțiunii.

Termenul de 24 de ore este justificat prin natura obiectului contractului și prin necesitatea asigurării continuității și disponibilității serviciului de transport public. Troleibuzele constituie mijloace de transport aflate în exploatare, iar indisponibilizarea acestora ca urmare a unor defecțiuni tehnice poate afecta programul de transport și coeficientul de disponibilitate al flotei.

Prelungirea termenului la două zile lucrătoare nu este acceptată, întrucât ar putea conduce, în funcție de momentul notificării, la prelungirea semnificativă a perioadei de indisponibilizare a vehiculului și la afectarea programului de transport.

Întrebare 21:
In draftul de contract **Articolul 16.14**- Furnizorul trebuie sa garanteze o disponibilitate de cel puțin 90%, calculată anual pentru fiecare troleibuz și zilnic pentru întreaga flotă. Această prevedere este strictă și poate duce la penalități chiar și pentru perioade de nefuncționare pe termen scurt sau contencioase. Această prevedere generează riscuri.

Va rugam să clarificati regulile de calcul al disponibilității, inclusiv excluderea perioadelor de nefuncționare care nu sunt atribuibile Furnizorului, a perioadelor de nefuncționare rezultate din așteptarea deciziilor Utilizatorului/Parții Comandante, a lipsei infrastructurii, a funcționării necorespunzătoare, a accidentelor rutiere, a vandalismului și a activităților desfășurate de Utilizatori?

Răspuns 21:

Regulile de calcul a disponibilității sunt precizate în capitolul 3.4.2 din caietul de sarcini. Precizăm faptul că disponibilitatea reprezintă un indicator de performanță a contractului și nu produce penalități ci doar efecte în documentul constatator.

Întrebare 22:
In draftul de contract **Articolul 17.2.4, articolul 17.3.5, articolul 17.3.6 și articolul 17.3.6.1**- Furnizorul suportă costul unei categorii foarte largi de piese și consumabile, inclusiv articole cu o durată de viață normală mai scurtă decât perioada de garanție.

Va rugam ca confirmati ca sunt excluse din garantie articolele uzate din cauza utilizării necorespunzătoare, deteriorării mecanice, accidentelor, vandalismului sau acțiunilor Utilizatorului neconforme cu instrucțiunile producătorului?

Răspuns 22:

Autoritatea Contractantă menține prevederile art. 17.2.4, art. 17.3.5, art. 17.3.6 și art. 17.3.6.1 din proiectul de contract. Autoritatea Contractantă face distincție între uzura normală a unor componente și defectarea sau uzura anormală a acestora. Faptul că o

anumită piesă sau componentă are un caracter consumabil ori o durată de viață limitată nu conduce, în mod automat, la excluderea acesteia din sfera obligațiilor de garanție, în special atunci când defectarea sau uzura intervine prematur și are drept cauză un defect de material, de fabricație, de proiectare, de montaj sau funcționarea necorespunzătoare a unui alt sistem sau subansamblu.
Confirmăm că sunt excluse din garanție articolele uzate din cauza accidentelor și a vandalismului.

Întrebare 23:
In draftul de contract **Articolul 17.2.6, articolul 17.3.4 și articolul 17.3.8**- Lucrările zilnice și programate sunt efectuate de personalul Utilizatorului, dar sub supravegherea și responsabilitatea deplină a Furnizorului. Furnizorul poate fi astfel răspunzător pentru activitățile efectiv efectuate de personalul Utilizatorului.

Va rugam sa confirmati ca Furnizorul este responsabil pentru instrucțiuni, instruire și propria supraveghere, dar nu este răspunzător pentru erori, omisiuni sau acțiuni ale personalului Utilizatorului care sunt incompatibile cu instrucțiunile Furnizorului sau cu documentația producătorului.
Răspuns 23:
Conform caietului de sarcini cap. 3.5.1.3. „Activitatea de întreţinere şi mentenanţă planificata", toate lucrarile efectuate de personalul Utilizatorului se vor executa numai după instruirea și școlarizarea de furnizor și sub supravegherea și răspunderea reprezentantului acestuia. Astfel, furnizorul este responsabil pentru supravegherea, verificarea si certificarea calității lucrărilor executate de către personalul Utilizatorului.

Întrebare 24:
In draftul de contract **Art. 17.6.2 lit. de**- Pentru repararea defectelor care nu sunt cauzate de Furnizor, se prevede un termen limită pentru ridicarea vehiculului de către Furnizor și un termen limită pentru reparații. Depășirea acestor termene limită duce la penalități. Acest lucru este dezavantajos deoarece se aplică și evenimentelor pentru care Furnizorul nu este responsabil.

Va rugam sa confirmati ca penalitățile pot fi percepute doar pentru întârzierile cauzate de Furnizor și numai după ce Utilizatorul aprobă devizul costurilor de reparație?
Răspuns24:
Confirmăm că penalitățile pot fi percepute doar pentru întârzierile cauzate de Furnizor și numai după ce Utilizatorul aprobă devizul costurilor de reparație.

Întrebare 25:
In draftul de contract **Articolul 18.1**- Termenul de plată de 30 de zile curge de la data acceptării facturii de către Direcția de Transporturi, și nu de la data livrării unei facturi corecte și a unui proces-verbal de acceptare semnat, ceea ce poate prelungi efectiv termenul de plată.

Va rugam sa modificati prevederea astfel încât termenul de plată să fie de 30 de zile de la data livrării către beneficiar a unei facturi emise corect împreună cu un proces-verbal de receptie semnat?
Răspuns 25:
Intrucat termenul legal de plată este reglementat de prevederile art.6 alin.(1) din **Legea nr.72/2013**, privind măsurile pentru combaterea întârzierii în executarea obligaţiilor de

plată a unor sume de bani rezultând din contracte încheiate între profesionişti şi între aceştia şi autorităţi contractante, care stipulează:..*„Autorităţile contractante execută obligaţia de plată a sumelor de bani rezultând din contractele încheiate cu profesionişti cel târziu la: a).* ***30 de zile calendaristice*** ***de la data primirii facturii*** *(...)".*
Pentru a evita depasirea termenului legal de efectuare a platii, se modifica art .18.1 respectiv *„Achizitorul va efectua plata catre furnizor in termen de maxim 30 de zile calendaristice de la data primirii facturii fiscale prin Sistemul national RO e factura(conform prevederilor OUG nr. 120/2021). Factura va fi insotita de un proces verbal de receptie, semnat de catre parti, pe baza documentelor precizate la cap. 4 si 5 din Caietul de sarcini si in ANEXA 5 la contract".*

Întrebare 26:
In draftul de contract **Articolul 18.3**- În cazul unor probleme cu contul bancar, alocarea bugetului sau disponibilitatea fondurilor, Partea Comandant nu este răspunzătoare pentru dobânzi, penalități sau compensații. Acest lucru transferă riscul de finanțare al Autoritatii Contractante către Furnizor.

Va rugam sa eliminati Articolului 18.3, astfel încât lipsa fondurilor, întârzierile bugetare sau problemele contabile ale Autoritatii Contractante să nu excludă răspunderea acesteia pentru întârzieri la plată.
Răspuns 26:
Articolul 18.3 rămâne în forma din draftul de contract, întrucât Municipiul București în calitate de instituție publică, este condiționată de aprobarea bugetului pentru îndeplinirea obligațiilor financiare de plată și nu își poate asuma plata unor dobânzi, penalități sau daune pentru întârzierile generate de alocarea bugetară. Această clauză nu se referă la o nerespectare a obligației de plată care să datoreze în exclusivitate autorității, ci prevederea contractuală are în vedere o situație de natură obiectivă, o situație neprevăzută în care, în mod excepțional, se poate regăsi achizitorul, astfel cum este și menționat, în mod expres- „plățile nu pot fi efectuate din cauza unor situații neprevăzute(...)". (ex: aprobarea bugetului).

Întrebare 27:
In draftul de contract **Articolul 20.3** Dacă Autoritatea Contractanta nu respectă termenele de plată, aceasta este obligată doar să notifice Furnizorul cu privire la modificarea datei de plată. Această prevedere poate fi interpretată ca o autorizare unilaterală a Autoritatii Contractatne de a amâna plățile.

Va rugam sa eliminati Articolului 20.3 sau sa clarificati faptul că modificarea termenului de plată necesită acordul scris al Furnizorului și nu exclude dreptul Furnizorului la dobânzi de întârziere.
Răspuns 27:
Autoritatea contractantă acceptă reformularea articolului 20.3 în sensul: „Dacă pe parcursul derulării contractului achizitorul nu va putea respecta termenul de plată, acesta are obligația de a notifica furnizorul, precizând motivele care vor conduce la întârzierea plății. Plata poate fi decalată cu maxim 10 zile calendaristice, cu exprimarea acceptului furnizorului".

Întrebare 28:
In draftul de contract **Art. 26.2 punctele i, vi și ix**– O prevedere foarte amplă, care permite Autoritatii Contractante să se retragă în multe cazuri. Autoritatatea Contractante

poate rezilia contractul în cazul, printre altele, al nerespectării unei notificări, al nerespectării garanțiilor sau al asigurării sau al unei amenințări grave la adresa utilizării rezultatelor contractului din cauza întârzierii Furnizorului. Motivele sunt ample și nu prevăd un prag minim de întârziere.

Va rugam sa confirmati că rezilierea contractului din motive imputabile Furnizorului poate avea loc numai după o notificare prealabilă scrisă adresată Furnizorului pentru executarea contractului într-o perioadă suplimentară de 30 de zile și, în cazul unei întârzieri la livrare, numai după depășirea a 60 de zile de întârziere.

Răspuns 28:
Autoritatea contractantă confirmă că rezilierea contractului din motive imputabile Furnizorului poate avea loc numai după o notificare prealabilă scrisă adresată Furnizorului pentru executarea contractului într-o perioadă suplimentară de 30 de zile și, în cazul unei întârzieri la livrare, numai după depășirea a 60 de zile de întârziere.

Întrebare 29:
In draftul de contract **Art. 26.2 punctul vii și art. 26.8 punctul iii**- Autoritatatea Contractantepoate rezilia contractul din cauza unei schimbări de interes public sau a unor circumstanțe neprevăzute, cu un preaviz foarte scurt de 3 zile.

Va rugam sa confirmati că, în cazul rezilierii contractului din motive de interes public sau din alte motive independente de voința Furnizorului, Furnizorul va primi o remunerație pentru produsele livrate, lucrările efectuate, componentele comandate, costurile lucrărilor în curs și costurile rezonabile de reziliere a contractului?
Răspuns 29:
În cazul în care se va rezilia contractul din cauza unei schimbări de interes public, achizitorul își va îndeplini obligația de plată pentru produsele livrate și lucrările efectuate.

Întrebare 30:
In draftul de contract **Articolul 26.4**- Rezilierea/retragerea din contract are loc fără necesitatea îndeplinirii formalităților prealabile și fără implicarea unei instanțe judecătorești.

Va rugam sa modificati Articolul 26.4 prin introducerea unei cerințe de a transmite Furnizorului o notificare prealabilă scrisă pentru remedierea încălcării în termen de 30 de zile, cu excepția cazurilor strict impuse de legislația româna.
Răspuns30:
Autoritatea contractantă păstrează forma art 26.4 din draftul de contract întrucât această prevedere reprezintă un pact comisoriu stipulat în conformitate cu dispozițiile art. 1553 din Codul Civil și prin păstrarea în forma actuală autoritatea contractantă își rezervă dreptul de a rezilia contractul de plin drept, fără punere în întârziere.

Întrebare 31:
In draftul de contract **Articolul 29.7** Dacă forța majoră sau un eveniment neprevăzut durează sau se preconizează că va dura mai mult de 15 zile, oricare dintre părți poate rezilia contractul de drept. O perioadă de 15 zile este prea scurtă pentru un contract de producție care acoperă 100 de troleibuze.

Va rugam sa prelungiti perioada de reziliere a contractului din cauza forței majore sau a unui eveniment neprevăzut la cel puțin 90 de zile.

Răspuns 31:

Perioada de 90 de zile este un termen prea mare pentru acceptarea ei, deoarece contractul se derulează pe o perioadă de maximum 20 de luni, pe fonduri europene, autoritatea contractantă asumându-și termene clare în cadrul contractului de finanțare. Rezilierea acestuia de drept nu are caracter imperativ; este opțiunea părților dacă solicită sau nu încetarea contractului.

Întrebare 32:

In draftul de contract **Anexa 1.5 paragraful final**- dacă troleibuzul este considerat impropriu pentru funcționare din cauza lipsei oricărei piese de schimb, Furnizorul este obligat să plătească despăgubiri Utilizatorului din momentul acestei recunoașteri.

Va rugam sa confirmati ca se pot percepe despăgubiri numai dacă lipsa pieselor de schimb cauzată de Furnizor împiedică efectiv funcționarea unui anumit vehicul și Furnizorul a fost notificat anterior în mod corespunzător cu privire la necesitatea reaprovizionării stocului?

Răspuns 32:

Furnizorul răspunde de organizarea activității in ceea ce privește modalitatea de asigurare a stocului minim la Utilizator, astfel cum a fost el detaliat in anexele contractului conform cap. 3.5.1.1 din caietul de sarcini. Autoritatea contractantă nu are obligația să notifice furnizorul.

Întrebare 33:

In draftul de contract **Anexa 8 Articolul 2 litera e, Articolul 3 litera hi și Articolul 14**– Utilizatorul și Autoritatatea Contractantevor aplica penalități și despăgubiri pe baza rapoartelor lunare ale Utilizatorului, inclusiv prin emiterea de facturi pentru daunele cauzate de indisponibilitatea troleibuzului. Acest mecanism nu oferă Furnizorului un control suficient asupra calificării timpilor de nefuncționare și a cuantumului reclamațiilor. Întrebare propusă pentru Autoritatea Contractanta:

Va rugam sa acceptati că, înainte de a emite o factură pentru penalități sau despăgubiri, Furnizorul va primi documentația completă a evenimentelor și posibilitatea de a depune obiecții și că sumele contestate nu vor fi deduse sau executate din garanție până la soluționarea litigiului?

Răspuns 33:

În procedura de lucru, Anexa 8, capitolul VII -Raportare lunară, art.14 se menționează că până la data de 10 ale fiecărei luni Utilizatorul transmite Furnizorului pentru avizare în maximum 5 zile: nr.defectelor, zilele imputabile furnizorului, daune indirecte și directe, vehicule indisponibile, coeficient de disponibilitate, consum de piese. Documentele justificative care stau la baza raportarilor sunt anexele la contract (formulare tipizate), care sunt semnate atât de către Utilizator cât și de Furnizor.

↓ SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 15 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebare 1:
Având în vedere prevederile Caietului de Sarcini referitoare la obligația Prestatorului de a asigura activitățile de remediere a defectelor în perioada de garanție, precum și cerința conform căreia:

„Prestatorul activității de remediere defectiuni în termen de garanție se va autoriza RAR până la livrarea primului troleibuz, în locațiile utilizatorului."

și

„Pentru aceasta utilizatorul va asigura gratuit spații de depozitare",

vă rugăm să confirmati că, pentru desfășurarea corespunzătoare a activităților de service și remediere în perioada de garanție, **Utilizatorul va pune la dispoziția Prestatorului, cu titlu gratuit, în fiecare dintre locațiile în care se solicită desfășurarea activităților de service, spațiile necesare desfășurării activității**, respectiv:

- spațiu pentru desfășurarea activității administrative/tehnice a personalului de service;
- spațiu adecvat pentru depozitarea pieselor de schimb, consumabilelor și materialelor necesare intervențiilor în perioada de garanție;
- acces la spațiile respective pe întreaga perioadă în care Prestatorul are obligații de garanție și intervenție;
- acces la infrastructura și facilitățile necesare desfășurării activităților de service, în condițiile stabilite de Utilizator.

Solicitarea are în vedere faptul că activitatea de remediere a defectelor în perioada de garanție trebuie desfășurată **în locațiile Utilizatorului**, iar Prestatorul trebuie să fie autorizat RAR pentru desfășurarea acestei activități în respectivele locații.

În acest context, vă rugăm să confirmați în mod explicit că **spațiile necesare desfășurării activității de service și depozitării pieselor/materialelor aferente obligațiilor de garanție vor fi puse la dispoziția Prestatorului cu titlu gratuit, în toate locațiile prevăzute pentru desfășurarea activităților de remediere.**

Totodată, vă rugăm să precizați **numărul și locațiile spațiilor disponibile, suprafața aproximativă și condițiile de utilizare**, astfel încât ofertanții să poată evalua în mod corect resursele și costurile aferente îndeplinirii obligațiilor contractuale.

În cazul în care Utilizatorul nu poate pune la dispoziție aceste spații cu titlu gratuit, vă rugăm să precizați în mod distinct **tariful de închiriere aplicabil, exprimat în lei/euro/mp/lună**, precum și eventualele costuri suplimentare aferente utilizării acestora, astfel încât ofertanții să poată cuantifica în mod corespunzător costurile necesare îndeplinirii obligațiilor contractuale.

De asemenea, vă rugăm să precizați dacă acest tarif se aplică în mod uniform pentru toate locațiile în care se solicită desfășurarea activităților de service și remediere în perioada de garanție

Răspuns 1:

Autoritatea contractanta prin utilizatorul STBSA va pune la dispozitie, fara costuri pentru furnizor/prestator, spațiile necesare pentru autorizarea RAR în locațiile prevăzute pentru desfășurarea activităților de remediere și spațiile necesare pentru depozitarea pieselor/materialelor aferente obligațiilor de garanție în toate locațiile prevăzute pentru desfășurarea activităților de remediere.

Întrebare 2:

Vă rugăm să ne comunicați **numărul total de locații/autobaze** în care urmează să fie repartizate vehiculele și în care Prestatorul va trebui să desfășoare activitățile de service și remediere a defectelor în perioada de garanție, precum și **adresele exacte ale acestora**.

Având în vedere necesitatea evaluării condițiilor existente în fiecare amplasament, vă rugăm să ne confirmați posibilitatea **vizitării prealabile a tuturor locațiilor/autobazelor**.

De asemenea, vă rugăm să confirmati că, **pe parcursul derulării contractului, Autoritatea contractanta/Utilizator NU va modifica locatiile indicate inițial** în documentația procedurii.

Răspuns 2:

Troleibuzele vor fi repartizate în 4 depouri ale STB S.A.: Vatra Luminoasa, Berceni, Bujoreni și Bucurestii Noi. Detaliile administrative și adresele exacte vor fi comunicate cu ocazia programării vizitei preliminare.

Autoritatea contractantă confirmă posibilitatea organizării unor vizite preliminare a **tuturor locațiilor/autobazelor**, în baza unei solicitări scrise transmise de potentialii ofertanti cu cel puțin 3 zile lucrătoare înainte.

Confirmarea privind locațiile se raportează la configurația operațională avută în vedere la data prezentei proceduri. Autoritatea contractantă/Utilizatorul își păstrează posibilitatea unor modificări justificate de reorganizarea serviciului public sau de necesități operaționale, cu informarea prealabilă a Furnizorului.

Întrebare 3:

Vă rugăm să clarificați dacă **graficul de livrare a vehiculelor poate fi adaptat pe parcursul derulării contractului**, astfel încât livrarea să se poată realiza **în mai multe tranșe**, în funcție de stadiul de fabricație și disponibilitatea vehiculelor, cu respectarea în totalitate a **termenului maxim de livrare prevăzut în Caietul de Sarcini/contract**.

În cazul în care livrarea în tranșe este permisă, vă rugăm să precizați dacă graficul de livrare poate fi stabilit și/sau agreat ulterior, de comun acord între Autoritate/Utilizator și Prestator, cu condiția respectării termenului maxim de livrare.

Răspuns 3:

Autoritatea contractantă își menține cerințele prevăzute în documentația de atribuire cu privire la graficul de livrare și precizează că acesta nu poate fi modificat ulterior depunerii ofertei și nici pe parcursul derulării contractului, în condițiile propuse prin solicitarea de clarificare.

Graficul de livrare reprezintă un element asumat de ofertant prin oferta depusă și constituie factor de evaluare/criteriu de departajare, astfel cum este prevăzut în

documentația de atribuire. Prin urmare, acesta a fost avut în vedere la evaluarea și compararea ofertelor și a contribuit la stabilirea rezultatului procedurii.
Acceptarea posibilității ca, ulterior atribuirii contractului, graficul de livrare ofertat și evaluat să fie modificat, inclusiv prin stabilirea sau agrearea ulterioară a unui alt grafic de livrare de comun acord între Autoritatea contractantă/Utilizator și Prestator, ar putea conduce la modificarea unui element care a făcut obiectul evaluării ofertelor.
Totodată, autoritatea contractantă consideră că cerințele cumulative solicitate în caietul de sarcini la Anexa 8 privind graficul de livrare sunt clare și permisive. Cu respectarea celor de mai sus menționăm că la art. 14.2 din draftul de contract se prevede: „Livrările în avans se acceptă numai cu acordul scris al Achizitorului.".

Întrebare 4:
Având în vedere valoarea semnificativă a contractului și, implicit, valoarea foarte ridicată a **garanției de bună execuție**, vă rugăm să analizați oportunitatea **reducerii cuantumului acesteia la max 5%**, astfel încât nivelul garanției să fie proporțional cu riscurile asociate executării contractului și cu obligațiile asumate de Prestator.

În acest sens, vă rugăm să procedați la **diminuarea procentului aferent garanției de bună execuție** prevăzut în documentația procedurii la maxim 5 %, fără afectarea mecanismelor de protecție ale Autorității Contractante și cu respectarea prevederilor legale aplicabile.

Considerăm că, raportat la valoarea ridicată a contractului, menținerea unui procent ridicat al garanției conduce la imobilizarea unor resurse financiare semnificative pe o perioadă îndelungată și poate avea un impact important asupra costurilor de finanțare și, implicit, asupra valorii ofertelor.
Răspuns 4:
Autoritatea Contractantă menține prevederile art. 12.1, art. 12.7 și art. 12.8 din modelul de contract referitoare la constituirea garanției de bună execuție și a garanției tehnice de bună execuție. Garanția de bună execuție a contractului și garanția tehnică de bună execuție au roluri și obiecte distincte, fiind aferente unor categorii diferite de obligații contractuale.
Necesitatea menținerii unei garanții distincte pentru obligațiile tehnice rezultă din natura și complexitatea obiectului contractului. În ceea ce privește solicitarea de reducere a cuantumului garanției de la 10% la 5%, autoritatea contractantă apreciază că reducerea nivelului garanției nu este justificată printr-o diminuare corespunzătoare a obligațiilor sau a riscurilor tehnice asumate de Furnizor. Menținerea unui cuantum de 10% asigură un nivel corespunzător de protecție în raport cu valoarea, complexitatea și durata obligațiilor tehnice aferente contractului.

Întrebare 5:
Vă rugăm să precizați **sursele de finanțare aferente prezentului contract**, precum și **cuantumul/valoarea finanțării aferente fiecărei surse**, inclusiv, după caz, valoarea finanțării nerambursabile și valoarea contribuției proprii/cofinanțării.

Totodată, vă rugăm să precizați dacă finanțarea este asigurată integral pe întreaga perioadă de derulare a contractului și dacă există condiții sau termene specifice de eligibilitate/decontare care pot influența calendarul plăților către Prestator.

Răspuns 5:
Sursele de finantare sunt:
Fonduri externe nerambursabile prin Programul Regional Bucuresti Ilfov in valoare de 596.312.814,50 lei si fonduri de la bugetul local al municipiului București.
Finanțarea nerambursabilă este asigurată până la data de 31.12.2028, in conformitate cu prevederile ctr. de finantare nr. 102/04.12.2025

Întrebare 6:
Solicitare de clarificari- cesiune incasare plata
(i) Conform art. 160 alin. 1 din Legea nr. 98/2016, „*orice operator economic interesat are dreptul de a solicita clarificări sau informații suplimentare în legătură cu documentația de atribuire (...)*", iar art. 3 alin. 1 lit. z) din Legea nr. 98/2016, „*documentația de atribuire - documentul achiziției care cuprinde cerințele, criteriile, regulile și alte informații necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și explicită cu privire la cerințe sau elemente ale achiziției, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire, inclusiv specificațiile tehnice ori documentul descriptiv, condițiile contractuale propuse, formatele de prezentare a documentelor de către candidați/ofertanți, informațiile privind obligațiile generale aplicabile*".

Potrivit acestor norme juridice, condițiile contractuale propuse în cadrul procedurii de atribuire pot fi detaliate prin antamarea conduitei autorității contractante în raport de cesiunea dreptului la încasare în contextul în care scopul documentației de atribuire este reprezentat de informarea completă, corectă și explicită asupra obiectul contractului și asupra condițiilor contractuale propuse, iar solicitarea de clarificări prevăzută de art. 160 alin. 1 din Legea nr. 98/2016 este mijlocul procesual prin intermediul căruia se asigură caracterul efectiv al dreptului de acces la documentele achiziției.

În plus, teza precizării concrete a comportamentului contractual a autorității contractante este susținută și de necesitatea respectării principiului transparenței care recunoaște dreptul operatorului economic de a obține toate informațiile relevante pentru a decide să participe la procedura de atribuire, în acest sens, în Hotărârea CJUE din cauza C-336/14, Ince, nota nr. 87, se reține că: „*Această obligație de transparență, care este un corolar al principiului egalității, are ca scop în acest context, în esență, să asigure posibilitatea oricărui operator interesat de a decide să participe la proceduri de cerere de ofertă pe baza tuturor informațiilor relevante și să garanteze lipsa riscului de favoritism și de comportament arbitrar din partea autorității contractante. Ea presupune ca toate condițiile și modalitățile procedurii de atribuire să fie formulate în mod clar, precis și univoc, astfel încât, pe de o parte, să permită tuturor ofertanților mediu informați și care dau dovadă de o diligență normală să înțeleagă conținutul exact al acestora și să le interpreteze în același mod și, pe de altă parte, să circumscrie puterea discreționară a autorității concedente și să dea acesteia posibilitatea să verifice în mod efectiv dacă ofertele ofertanților corespund criteriilor care guvernează procedura în cauză (Hotărârea Costa și Cifone, C-72/10 și C-77/10, EU:C:2012:80, punctul 73, precum și jurisprudența citată)*".

De asemenea, teza precizării concrete a comportamentului contractual a autorității contractante este impusă și de caracterul comutativ al contractului de achiziție publică care impune întinderea și existența obligațiilor părților să fie cunoscute de la data încheierii contractului, în acest sens fiind arătat în doctrina dreptului achizițiilor publice, „*Acestor caractere juridice li se adaugă următoarele caractere juridice care rezultă din alte articolele ale Directivei, în care caracterul comutativ (care rezultă din faptul că întinderea*

și existența obligațiilor părților sunt cunoscute la data încheierii contractului și nu depinde de evenimente viitoare incerte care ar face să existe șanse de câștig și pierdere pentru părțile contractante) și caracterul sinalagmatic (din contractul de achiziție izvorând drepturi și obligații reciproce și interdependente). (Dreptul achizițiilor publice, Vol. I, Monica Amalia Rațiu, editura Universul Juridic, pag.53).

(ii) În considerarea celor expuse la pct. (i), avand in vedere prevederile art. 23.4 din proiectul de contract, potrivit carora „Furnizorul este obligat sa notifice Achizitorul cu privire la intentia de a cesiona drepturile sau obligatiile nascute din acest Contract. Cesiunea va produce efecte doar daca toate partile convin asupra acesteia", va rugam sa confirmati in mod expres daca Autoritatea Contractanta este de acord, inca de la momentul incheierii Contractului de furnizare, cu cesiunea de catre Furnizor catre finantatorul acestuia a dreptului de incasare a sumelor datorate de Achizitor in temeiul Contractului.
Va rugam sa confirmati ca, in conditiile in care cesiunea are ca obiect exclusiv dreptul de incasare al Furnizorului, fara transferul obligatiilor contractuale ale acestuia, Autoritatea Contractanta isi exprima acordul prealabil cu privire la aceasta cesiune, in conformitate cu prevederile art. 1566 si urmatoarele din Codul civil, inclusiv art. 1578, precum si cu dispozitiile aplicabile din Legea nr. 98/2016 privind achizitiile publice.

(iii) Totodata, va rugam sa precizati daca, in acest caz, notificarea cesiunii catre Achizitor, prevazuta la art. 23.4, va fi suficienta pentru producerea efectelor cesiunii fata de Achizitor, nemaifiind necesar un acord distinct al Autoritatii Contractante pentru fiecare plata/cesiune, in conditiile in care acordul acesteia este exprimat prin prezenta clarificare si prin contract.

Răspuns 6:

Autoritatea contractantă nu exprimă prin prezenta clarificare un acord general și anticipat pentru cesiunea către orice finanțator a creanțelor viitoare ale Furnizorului. Cesiunea exclusivă a drepturilor de încasare poate fi analizată după identificarea cesionarului, a creanțelor și a condițiilor concrete, cu respectarea art. 23 din contract și a dispozițiilor legale aplicabile. Simpla notificare prevăzută la art. 23.4 nu este suficientă: cesiunea produce efecte față de Achizitor numai după acordul său prealabil scris. Cesiunea nu transferă obligațiile Furnizorului și nu îl exonerează de răspunderea pentru executarea contractului.

Întrebare 7:

Solicitare clarificari – plata avans

Avand in vedere valoarea semnificativa si complexitatea proiectului avand ca obiect furnizarea de troleibuze, precum si necesitatea asigurarii resurselor financiare pentru demararea si derularea corespunzatoare a contractului, va rugam sa confirmati in mod expres daca Autoritatea Contractanta va acorda Furnizorului un avans la inceputul executarii Contractului de furnizare.
Va rugam sa precizati, totodata, procentul maxim al avansului care poate fi acordat, cu respectarea prevederilor Legii nr. 273/2006 privind finantele publice locale, in special art. 54, precum si a celorlalte dispozitii legale aplicabile efectuarii platilor din bugetele locale.
Avand in vedere prevederile art. 54 din Legea nr. 273/2006, precum si faptul ca legislatia financiar-bugetara permite efectuarea platilor in avans in conditiile legii si ale contractului, va rugam sa confirmati daca acordarea avansului va fi prevazuta in Contractul de furnizare si daca aceasta poate fi efectuata imediat dupa semnarea contractului, cu respectarea conditiilor legale privind justificarea si recuperarea avansului.

In plus, stabilirea condițiilor contractuale care să permită dobândirea unei sumei de bani cu titlu de avans reprezintă o măsură de natură să contribuie la realizarea nevoilor de interes general prin asigurarea bunei desfășurări a raportului juridice sinalagmatice a căror trăsătură caracteristică este reprezentă de interdependența obligațiilor reciproce.

Răspuns 7:

Autoritatea contractantă nu va acorda avans. HG nr. 264/2003 și Legea nr. 273/2006 permit acordarea avansurilor numai în condițiile și limitele stabilite de lege, dar nu instituie obligația autorității de a include un asemenea mecanism în fiecare contract. Documentația de atribuire și proiectul de contract prevăd plata produselor și serviciilor după recepție, iar aceste prevederi se mențin.

Întrebare 8:

Solicitare referitoare la art.22.5 din proiectul de achizitie propus

„Pentru defecţiunile apărute în termen de garanţie care produc accidente soldate cu pagube materiale şi/sau vătămarea corporală a călătorilor sau a personalului de exploatare, vom suporta daune directe şi indirecte conform prevederilor contractului şi a legislaţiei în vigoare."

vă rugăm să clarificați/eliminați sintagma privind suportarea „daunelor indirecte", respectiv a eventualului „beneficiu nerealizat", pentru următoarele considerente:

a) Lipsa de determinabilitate și caracterul nelimitat al răspunderii

Noțiunea de „daune indirecte" nu este definită în mod expres în legislația română și poate conduce la interpretări extensive și neprevizibile asupra întinderii răspunderii contractuale. O astfel de formulare instituie o răspundere practic nelimitată și imposibil de cuantificat la momentul elaborării ofertei, contrar principiului predictibilității obligațiilor contractuale.

b) Încălcarea principiului proporționalității în achizițiile publice

Conform principiului proporționalității aplicabil achizițiilor publice, cerințele contractuale trebuie să fie corelate cu obiectul și valoarea contractului și să nu transfere în mod excesiv riscuri asupra operatorului economic.

Transferarea integrală a daunelor indirecte și/sau a beneficiului nerealizat:

- depășește controlul rezonabil al furnizorului;
- poate conduce la riscuri financiare nelimitate;
- afectează caracterul concurențial al procedurii prin descurajarea participării operatorilor economici.

c) Daunele indirecte nu sunt în mod obișnuit asigurabile

Polițele uzuale de răspundere civilă profesională sau de produs acoperă, de regulă, daune directe, materiale și/sau vătămări corporale, nu și prejudicii indirecte ori beneficiu nerealizat.

Menținerea clauzei în forma actuală poate conduce la:

- imposibilitatea acoperirii riscului prin asigurare;
- includerea unor costuri speculative în ofertă;
- majorarea artificială a prețului contractului.

d) Clauza inserată în art. 22.5 în componenta referitoare la „daunele indirecte" este contrară regulilor de drept din materia răspunderii civile contractuale.

Astfel, conform art. 1530 NCC, *„creditorul are dreptul la daune-interese pentru repararea prejudiciului pe care debitorul i l-a cauzat și **care este consecința directă** și necesară a neexecutării fără justificare sau, după caz, culpabile a obligației".*

Astfel, contrar voinței legiuitorului prevăzute de art. 1530 NCC care stabilește că angajarea răspunderii este condiționată de cerința legăturii de cauzalitate directe între faptă și prejudiciu, autoritatea contractată stabilește posibilitatea reparării prejudiciului și în condițiile existenței unei legături indirecte, motiv pentru care clauza inserată în art. 22.5 contravine principiilor fundamentale ale răspunderii civile delictuale.

In consecinta, propunem următoarea variantă:
„Pentru defecţiunile apărute în termen de garanţie care produc accidente soldate cu pagube materiale şi/sau vătămarea corporală a călătorilor sau a personalului de exploatare, contractantul va răspunde pentru daunele directe, dovedite și imputabile acestuia, în conformitate cu prevederile contractului și legislației în vigoare."

Răspuns 8:

Clauza prin care autoritatea contractantă stabileste răspunderea inclusiv pentru daunele indirecte este perfect valabilă și produce efecte juridice, chiar daca reprezinta o derogare convențională de la regula generală.Normele care reglementeaza întinderea prejudiciului, în materie contractuală (art. 1533 Cod Civil) au un caracter dispozitiv astfel încât părțile sunt libere să modifice prin contract regulile răspunderii civile, în aplicarea principiului libertății contractuale (Art. 1169 Cod Civil). Autoritatea contractanta a stabilit aceasta extindere a răspunderii, pentru că, în lipsa acestei clauze, dacă un troleibuz se defectează în garanție, furnizorul ar fi obligat doar să repare/înlocuiască bunul sau să plătească daunele directe (ex: costul reparației). Iar prin acceptarea daunelor indirecte, furnizorul poate fi obligat să acopere și celelalte pierderi cum ar fi: un eventual profit nerealizat din cauza opririi prestării serviciului , pierderi de profit colaterale (lipsa de profit generată din alte contracte subsecvente pe care beneficiarul nu le-a mai putut onora), pe care autoritatea nu isi poate asuma sa le suporte din bani publici, atâta timp cât nu i se datorează / nu este responsabilă de producerea lor. În legislație nu există o definiție legală a daunelor indirecte, dar conceptul este pe deplin definit și analizat în literatura de specialitate (doctrină) și în jurisprudență.
În literatura/doctrina de drept civil (Teoria generală a obligațiilor), daunele indirecte sau prejudiciul indirect sunt definite ca:„Acele prejudicii suferite de creditor ca urmare a neexecutării unei obligații contractuale (sau a unei fapte ilicite), dar care se află într-o legătură de cauzalitate mijlocită, secundară și întâmplătoare cu faptul generator." Spre deosebire de daunele directe (care curg natural și previzibil din încălcare), daunele indirecte sunt efecte „în lanț", adică prejudicii care au apărut doar pentru că situația particulară a favorizat o succesiune de alte evenimente negative.
Legiuitorul român a definit doar condiția pozitivă pentru acordarea despăgubirilor: prejudiciul trebuie să fie „consecința directă și necesară"
a faptei (Art. 1533 Cod Civil), tocmai ca, prin urmare, tot ce nu îndeplinește testul legăturii directe de cauzalitate cade automat în categoria daunelor indirecte.
In consecinta, autoritatea contractanta pastreaza in forma propusa clauza 22.5 din contract privind daunelor indirecte

Întrebare 9:
Având în vedere formularea generală și nedeterminată a prevederii de la punctul 3.5.2 din CS:
„In cazul daunelor produse utilizatorului ca urmare a pierderii de prestatie din programul de transport al operatorului (km neefectuati din cauza defectiunilor tehnice imputabile

Furnizorului) sau despagubirile platite de utilizator cauzate de neconformitatile tehnice din culpa furnizorului, cuantumul acestora va fi platit de catre furnizor direct utilizatorului.

Valoarea actuala a prestatiei costul/km este de 17,59 lei/km si se va comunica de utilizator catre fumizor ori de cate ori aceasta se va modifica conform prevederilor Contractului de Delegare a Gestiunii Serviciului de Transport Public nr. 7/2021.

Considerăm că astfel de prevederi transferă integral asupra furnizorului riscuri operaționale și comerciale care exced sferei unei răspunderi contractuale rezonabile și proporționale, putând conduce la aplicarea unor penalități nelimitate, neclare și dificil de previzionat la momentul formulării ofertei.

În acest context, vă solicităm eliminarea posibilității introducerii unor astfel de clauze punitive sau, cel puțin, definirea clară, limitată și proporțională a eventualelor penalități aplicabile, cu stabilirea penalitatiilor de intarziere de 0,04% pe fiecare zi de intarziere din valoarea obligatiilor nerealizate pana la indeplinirea efectiva conform prevederilor legale și cu delimitarea expresă a situațiilor imputabile exclusiv furnizorului.

Totodată, apreciem că principiile transparenței, proporționalității și predictibilității contractuale impun publicarea integrală a clauzelor privind penalitățile anterior termenului-limită de depunere a ofertelor, pentru a permite operatorilor economici evaluarea corectă a riscurilor contractuale.

În plus,
Va rugam sa reanalizati prevederea de la art.3.5.3 din CS potrivit careia, in cazul daunelor produse utilizatorului ca urmare a pierderii de prestatie din programul de transport al operatorului, respectiv a kilometrilor neefectuati din cauza unor defectiuni tehnice imputabile Furnizorului, sau al despagubirilor platite de utilizator ca urmare a unor neconformitati tehnice din culpa Furnizorului, cuantumul acestora va fi platit direct de Furnizor utilizatorului.

Avand in vedere ca utilizatorul nu are calitatea de parte la Contractul de furnizare, va rugam sa indicati temeiul juridic in baza caruia acesta poate dobandi un drept direct de creanta impotriva Furnizorului.

Totodata, raportat la prevederile art. 1350, art. 1530-1531 si art. 1538 si urmatoarele din Codul civil, va rugam sa clarificati mecanismul juridic de stabilire, constatare si cuantificare a prejudiciului, precum si temeiul obligatiei Furnizorului de a efectua plata direct catre un tert.

In subsidiar, solicitam reformularea clauzei astfel incat eventualele prejudicii imputabile Furnizorului sa fie constatate si cuantificate in cadrul raportului contractual dintre Achizitor si Furnizor, cu respectarea principiilor proportionalitatii, predictibilitatii si a dreptului Furnizorului de a verifica si contesta existenta, cauzalitatea si cuantumul prejudiciului.

Răspuns 9:

Chiar daca utilizatorul nu are calitatea de parte în contractul de furnizare, din punct de vedere juridic este perfect valabil și realizabil ca terțul (utilizatorul final) să poată încasa direct despăgubirile de la furnizor în caz de daune, deși nu este parte, nu semnează contractul, întrucât clauza 3.5.2. din CS are valoarea unei stipulații pentru altul (contract în folosul unei terțe persoane), conform art. 1284 din Codul Civil. Partile pot sa prevada in

relatia lor contractuala nașterea unui eventual drept de creanța în beneficiul unei terțe părți, pe care o stabilesc, identifică. Pentru furnizor, în temeiul clauzei contractuale ce prevede suportarea eventualelor daune produse se naște obligația corelativă de plată a acestora, iar stabilirea părții care are dreptul să le încaseze,in locul beneficiarului poate fi stabilita contractual. Astfel, în conformitate cu prevederile art. 1284 și următoarele din Codul Civil (stipulația pentru altul), părțile au posibilitatea să convină, în mod expres, că în cazul apariției unor daune/defecțiuni ale bunurilor furnizate, furnizorul să fie obligat să achite cuantumul eventualelor despăgubiri direct către un terț / utilizatorul final, în cazul prezentului contract. Prin această clauză, uilizatorul dobândește un drept de creanță direct și propriu împotriva furnizorului pentru plata acestor despăgubiri, având dreptul de a solicita executarea acestei obligații în mod independent.

Întrebare 10:
Având în vedere cerința privind asigurarea „suportului tehnic permanent 24x7", vă solicităm modificarea acestei prevederi, întrucât considerăm că impunerea asigurării permanente, 24 de ore din 24, 7 zile din 7, pentru toate activitățile de service, întreținere, remediere și aprovizionare cu piese, ansamble, subansamble, materiale și consumabile, este excesivă și generează costuri suplimentare semnificative, fără a fi justificată de natura activităților solicitate.

Propunem ca activitățile de service, întreținere planificată, remediere a defecțiunilor și aprovizionare cu piese, ansamble, subansamble, materiale și consumabile să fie asigurate în cadrul **programului normal de lucru, 5 zile pe săptămână**, iar în afara acestui interval să fie disponibil un canal de contact pentru preluarea sesizărilor urgente.

În consecință, vă rugăm să modificați cerința astfel încât obligația de asigurare a activităților de service și mentenanță să fie raportată la un **program normal de lucru de 5 zile pe săptămână**, cu respectarea în continuare a termenelor de intervenție și remediere stabilite prin Contract.

Considerăm că această abordare asigură un echilibru corespunzător între necesitatea menținerii disponibilității vehiculelor și proporționalitatea obligațiilor impuse Contractantului.

În plus, dispozițiile art. 8 alin. 2 lit. c) din Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 98/2006 adoptate de HG nr. 395/2016 prevăd că executarea și monitorizarea contractului de achiziție publice sunt parte a celei de-a treia etape a procesului de achiziție publică, astfel încât principiile specifice inclusiv în raport de executarea concretă a obligațiilor contractuale efectuate în temeiul contractului de achiziție publică (în acest sens Decizia nr. 98/A/18.04.2023 pronunțată de Curtea de Apel Târgu Mureș Secția a II-a de Contencios Administrativ și Fiscal în dosarul nr. 43/1371/2022).

În raport de cele arătate, cerința asigurării unui suport tehnic permanent este contrară considerentelor dezvoltate de CJUE Hotărârea din data de 05 mai 1998, The Queen împotriva Ministry of Agriculture, Fisheries and Food, Commissioners of Costums & Excise, ex parte National Farmers Unio s.a., din cauza C-157 96, în care se arată că: *„măsurile luate de autoritățile contractante nu trebuie să depășească limitele a ceea ce este adecvat și necesar în scopul realizării obiectivelor urmărite, în cazul în care este posibilă o alegere între mai multe măsuri adecvate, trebuie să se recurgă la cea mai puțin*

constrângătoare, iar inconvenientele cauzate nu trebuie să fie disproporționate în raport de scopurile urmărite".

Răspuns 10:

Autoritatea Contractantă a analizat solicitarea formulată și menține cerința privind asigurarea suportului tehnic permanent 24x7 pe întreaga perioadă prevăzută în documentația de atribuire.

Cerința este justificată de natura obiectului contractului, respectiv furnizarea unei flote de troleibuze destinate exploatării în cadrul serviciului public de transport de persoane, unde disponibilitatea vehiculelor și continuitatea programului de transport reprezintă obiective esențiale ale exploatării.

Troleibuzele sunt vehicule destinate exploatării zilnice, inclusiv în afara programului normal de lucru al unui atelier de service. O defecțiune tehnică poate apărea în orice moment, inclusiv pe timp de noapte, în zilele de repaus săptămânal sau în zilele de sărbătoare legală. Amânarea preluării și gestionării unei defecțiuni până la următoarea zi lucrătoare poate conduce la prelungirea timpului de imobilizare a vehiculului și, implicit, la diminuarea disponibilității flotei și la afectarea programului de transport.

Cerința privind suportul tehnic permanent 24x7 nu trebuie interpretată în sensul că toate operațiunile de service, toate lucrările de întreținere planificată sau toate activitățile de aprovizionare trebuie efectuate în mod obligatoriu 24 de ore din 24, 7 zile din 7. Aceste activități pot fi organizate în funcție de natura lor și de programarea operațiunilor de mentenanță.

Cerința urmărește în principal asigurarea disponibilității permanente a suportului tehnic și a capacității de reacție la situațiile care pot afecta exploatarea vehiculelor, astfel încât o defecțiune apărută în afara programului normal de lucru să poată fi preluată și gestionată fără a fi necesară așteptarea începerii următoarei zile lucrătoare.

Întrebare 11:

Având în vedere prevederile privind coeficientul de disponibilitate de minimum 90%, penalitatea de **3.800 lei/zi/troleibuz** pentru depășirea termenului de remediere și despăgubirea pentru pierderea de prestație, respectiv **17,59 lei/km neefectuat**, solicităm **eliminarea aplicării cumulative a acestor penalități/despăgubiri pentru aceeași defecțiune și aceeași perioadă de indisponibilizare**.

În primul rând, considerăm că mecanismul prevăzut în documentație poate conduce la o sancționare multiplă a Furnizorului pentru aceeași situație. Mai mult, în exploatarea reală pot apărea situații în care, în timpul unei **semicurse**, conducătorul retrage preventiv troleibuzul din traseu ca urmare a unor avertizări minore la bord sau a unor erori temporare ale colectorului/pantografului, deși vehiculul dispune de autonomie și poate continua traseul. Într-o asemenea situație, pierderea unei semicurse nu poate fi tratată automat ca o indisponibilizare tehnică imputabilă Furnizorului și nu ar trebui să genereze cumulativ penalitatea zilnică și despăgubirea pentru pierderea de prestație.

Totodată, subliniem că **perioada de garanție extinsă reprezintă factor de evaluare**, ceea ce va determina în mod firesc ofertanții să propună perioade de garanție cât mai extinse, asumând astfel costuri suplimentare semnificative pe întreaga durată a contractului.

În aceste condiții, menținerea unor penalități și despăgubiri care pot fi aplicate cumulativ, fără un plafon și fără posibilitatea unei cuantificări rezonabile la momentul ofertării,

generează un **risc financiar extrem de ridicat și practic imposibil de evaluat de către ofertanți**, independent de calitatea și fiabilitatea produsului ofertat.

Un asemenea risc, acumulat pe întreaga durată a contractului, poate conduce la valori ale penalităților disproporționate față de valoarea contractului și, în situații extreme, poate **periclita însăși capacitatea Furnizorului de a-și îndeplini obligațiile contractuale, până la riscul de insolvență/faliment**.

În al doilea rând, modul de reglementare al remediilor aferente obligației de garanție este contrar prevederilor art. 1350 alin. 2 NCC, în condițiile în care repararea bunurilor furnizate reprezintă o formă de executare în natură a obligației de garanție exterioară domeniului neexecutării nejustificate.

Conform art. 1771 NCC, contractului de furnizare este guvernat de regimul juridic aplicabil cu privire la contractul de vânzare, iar, potrivit art. 1716 alin. 1 NCC, „(...) *vânzătorul care a garantat pentru un timp determinat buna funcționare a bunului vândut este obligat, în cazul oricărei defecțiuni ivite înăuntrul termenului de garanție, să repare bunul pe cheltuiala sa".*

Corespunzătorul acestor norme juridice prin art. 4 pct. III din Proiectul contractului de achiziție publică se prevede că Furnizorul are *„obligația de a asigura activități de service, suport tehnic permanent 24x7, întreținere planificată, remedirea defecțiunilor tehnice, aprovizionare cu piese, ansamble subansamble, materiale și consumabile, precum și toate operațiunile necesare menținerii disponibilității minine contractuale în perioada de garanție, conform prezentului Contract, Caietului de sarcini și anexelor sale*".

De asemenea, în cadrul proiectului contractului de achiziție publică de produse, art. 16.14 prevede că *„disponibilitatea reprezintă perioada în care troleibuzul este funcțional și utilizabil la parametrii optimi. Furnizorul garantează un coeficient de disponibilitat de minimum 90%. După recepția tuturor celor 100 de troleibuze, disponibilitatea se calculează de Utilizator anual pentru fiecare troleibuz și zilnic pentru întreg lotul. Pentru pragul de 90%, fiecare troleibuz trebuie să fie disponibil tehnic minimum 329 zile/an, iar zilnic minimum 90% dintre troleibuzele recepționate trebuie să fie disponibile. Sunt excluse perioadele de mentenanță planificată și perioadele de reparație pentru accidente, vandalism sau alte cauze neimputabile Furnizorului.*"

În plus, potrivit actului juridic proiectat, consecințele neexecutării obligației de garanție sunt guvernate de reguli care îi formează regimul juridic:

- *„Depășirea termenelor de remediere prevăzute în Caietul de sarcini atrage plata unei penalități de 3.800 lei/zi calendaristică/troleibuz, până la remedierea defectului/defectelor. Penalitatea se calculează de la expirarea termenului aplicabil și până la data întocmirii Procesului-verbal de remediere a defectelor - Anexa 3.* (art. 22.3)

-*„Pentru defecțiunile apărute în termen de garanție care produc accidente soldate cu pagube materiale și/sau vătămarea corporală a călătorilor, a personalului de exploatare sau a terților, Furnizorul suportă daune directe și indirecte în condițiile Contractului și legislației aplicabile* (art. 22.4)

- „Dacă troleibuzele sunt declarate inapte de traseu din cauza unor defecte imputabile Furnizorului sau a lipsei materialelor/consumabilelor care trebuiau asigurate de Furnizor, în urma cărora Utilizatorul nu realizează venituri / pierdere de prestație din programul de transport, se percep daune până la recuperarea prejudiciului creat, conform contractului.

- În cazul daunelor produse utilizatorului ca urmare a pierderii de prestație din programul de transport (km neefectuați din cauza defecțiunilor tehnice imputabile Furnizorului) sau despăgubirile plătite de utilizator cauzate de neconformitățile tehnice din culpa furnizorului, cuantumul acestora va fi plătit de către furnizor direct utilizatorului, în contul indicat de utilizator și în baza facturii emise de către acesta. În cazul în care furnizorul nu achită facturile emise de Utilizator pentru daunele rezultate din pierderea de prestație, Achizitorul este în drept să execute garanția tehnică de bună execuție".

Conform art. 1527 alin. 2 NCC, *„Dreptul la executare în natură cuprinde, dacă este cazul, dreptul la repararea sau înlocuirea bunului, precum și orice alt mijloc pentru a remedia o executare defectuoasă".*

În concluzie, Proiectul contractul de achiziție publică de produse prevede posibilitatea reparării bunului predat, putând fi inferat în sensul că părțile au ales ca obligația de garanție să fie executată în natură, dar cu toate acestea perioada în care troleibuzul este supus reparației este susceptibilă să dobândească valențele unei fapte ilicite contractuale care să atragă obligația de reparare a prejudiciului pentru că lipsa utillizării bunului furnizat este reglementată ca fiind de natură să se subscrie art. 22.4 teza a II-a care prevede că „se percep daune" pentru „pierderile de prestație din programul de transport".

În raport de acestea, Proiectul contractul de achiziție publică prevede angajarea răspunderii civile contractuale a Furnizorului în contextul în care condiția premisă a responsabilității civile și anume fapta ilicită nu este îndeplinită, acest clauzel contractuale fiind contrare art. 1350 alin. 2 NCC conform căruia: *„Atunci când, **fără justificare**, nu își îndeplinește această îndatorire, ea este răspunzătoare de prejudiciul cauzat celeilalte părți și este obligată să repare acest prejudiciu, în condițiile legii".*

Prin urmare, solicităm **eliminarea penalității de 3.800 lei/zi/troleibuz și a despăgubirilor pentru pierderea de prestație în forma cumulativă prevăzută în documentație**, sau, cel puțin, stabilirea unui **mecanism unic, proporțional, predictibil și plafonat**, care să evite sancționarea multiplă pentru aceeași defecțiune și aceeași perioadă de indisponibilizare.

Răspuns 11:

Autoritatea contractantă își menține cerințele din caietul de sarcini și din proiectul de contract cu privire la penalitățile și daunele directe pentru pierderea de prestație întrucât acestea nu sunt în formă cumulativă așa cum eronat ați menționat dumneavoastră, fără a face trimitere la articolele care prevăd cumularea acestora sau sancționarea multiplă pentru aceeași defecțiune și aceeași perioadă de indisponibilizare.

Penalitatea de 3.800 lei/zi/troleibuz sancționează depășirea termenului contractual de remediere, în timp ce despăgubirea pentru pierderea de prestație acoperă numai prejudiciul efectiv reprezentat de kilometrii programați și neefectuați din cauze imputabile Furnizorului. Coeficientul de disponibilitate este indicator de performanță și produce efectele prevăzute în documentația de atribuire, fără o penalitate procentuală distinctă.

Întrebare 12:
Clauza contractuală prevăzută de art. 20.3 din Proiectul Contractului de achiziție publică de produse anulează efectele juridice ale clauzei din art. 22.2, afectează existența obligației de plată a prețului în condițiile art. 1403 NCC și este contrară art. 1355 NCC și principiului proporționalității.

Conform art. 20.3 din Proiectul Contractului de achiziție publică de produse: „*Dacă pe parcursul derulării contractului, Achizitorul nu respectă termenele de plată, acesta are obligația de a notifica în timp util, Furnizorului, modificarea datei de efectuare a plăților. Modificarea datei de efectuare a plăților se face prin notificare comunicată conform arrt. 33 din prezentul Contract.*"

Modul de formulare al acestei clauze contractuale permite interpretarea că Achizitorul are dreptul de a acționa asupra propriei structurii obligației de plată a prețului prin grevarea acestei obligații cu un termen suspensiv.

În primul rând, această clauză contractuală are ca anulează conținutul juridic al prevederilor contractuale inserate în art. 22.2 conform căreia: „*în cazul în care Achizitorul nu îndeplinește obligația de plată a facturilor, stabilit potrivit clauzei 18.1 din Contract, acesta are obligația de a plăti la solicitarea Furnizorului, ca penalități de întârzire într-un procent de 0,04% pe zi de întârzire din valoarea plății neefectuate, până la achitarea integrală a sumei datorate (...)*"

În al doilea rând, clauza contractuală art. 20.3 afectează și existența obligației principale de plată a prețului, fiind de natură să pună la îndoială intenția autorității contractante de a se obliga în condițiile în care aceasta are prerogativa amânării succesive a momenul plății bunurilor livrate, situația juridică astfel generată fiind susceptibilă de a fi subsumată unei condiții suspensive pur potestative din partea debitorului prevăzute de art. 1403 NCC conformă căruia: „*Obligația contractată sub o condiție suspensivă ce depinde exclusiv de voința debitorului nu produce niciun efect*".

În al treilea rând, clauza contractuală art. 20.3 este contrară normei imperative inserate în art. 1355 alin. 1 NCC, conformă căruia: „*Nu se poate exclude sau limita, prin convenții sau acte unilaterale, răspunderea pentru prejudiciul material cauzat altuia printr-o faptă săvârșită cu intenție sau din culpă gravă*", în condițiile în care formularea art. 20.3 nu realizează nicio circumstanței a atitudinii subiective a debitorului, această prevedere contractuală se poate aplica și în situația în care neexecutarea obligației de plată a prețului îmbracă forma intenției sau culpei grave.

În al patrulea rând, stabilirea dreptului de modificare unilaterală a obligației de plată a prețului este contrară principiului proporționalității care „impune limite în ceea ce privirește stabilirea clauzelor contractului de achiziție puiblică. Spre exemplu, cuantumul clauzelor penale trebuie să fie adecvat, necesar și rezonabil prin raportare la scopul urmărit prin impunerea sancțiunii respective (În acest sens jud. Marlena Boancă Ivan în Dreptul achzițiilor publice, Perspectivă unională și națională, editura Universul Juridic, pag. 44)

Răspuns 12:
Autoritatea contractantă acceptă reformularea articolului 20.3 în sensul: „Dacă pe parcursul derulării contractului achizitorul nu va putea respecta termenul de plată, acesta are obligația de a notifica furnizorul, precizând motivele care vor conduce la întârzierea

plății. Plata poate fi decalată cu maxim 10 zile calendaristice, cu exprimarea acceptului furnizorului".

Întrebare 13:

Avand in vedere prevederile excesive ale draftului de contract propus 12.8 Garanția tehnică de buna execuție a Contractului

12.8. Garanția tehnică de bună execuție este distinctă de garanția de bună execuție și reprezintă 10% din prețul Contractului fără TVA. Aceasta se constituie în lei prin scrisoare de garanție bancară sau instrument de garantare emis în condițiile legii, cu valabilitate pentru întreaga perioadă de derulare a obligațiilor de garanție, inclusiv garanția SRSEE de minimum 8 ani, și se depune la sediul Achizitorului cu minimum 30 de zile înainte de expirarea garanției de bună execuție.

precum si decizia CNSC nr.577/C2/479 in cazul procedurii de furnizare autobuze electrice catre Municipiul Bucuresti din 2020 prin care se considera clauza mai sus mentionata excesiva, va solicitam sa revizuiti pozitia dvs.cu privire la solicitarea garantiei tehnice suplimentar fata de garantia de buna executie prevazuta de legislatia in vigoare.

Decizie 577/C2/479 din 09.04.2020:

> Garanția tehnică de buna execuție a contractului, așa cum subliniază și contestatorul, nu este prevăzută de legislația pe linia achizițiilor publice. Pe de altă parte, dreptul comun instituie regula conform căreia orice persoană trebuie să își execute obligațiile pe care le-a contractat, iar atunci când, fără justificare, nu își îndeplinește această îndatorire, respectiva persoană este răspunzătoare de prejudiciul cauzat celeilalte părți și este obligată să repare acest prejudiciu, în condițiile legii (art. 1350 Codul civil).
>
> În contextul de fapt și de drept expus mai sus, Consiliul apreciază că solicitarea suplimentară a unei garanții tehnice de bună execuție, de 10 % din valoarea contractului, este excesivă în condițiile în care autoritatea contractantă este deja protejată de clauzele asumate de părți, dar și de dispozițiile de drept comun care o apără în cazul în care furnizorul nu își respectă obligațiile contractuale.
>
> Deși contractul de achiziție publică este un contract administrativ, iar nu unul de drept privat, pentru ca părțile să se afle pe poziție de egalitate, totuși, autoritatea contractantă nu poate institui cerințe și clauze vădit disproporționate față de scopul, necesitatea urmărit a fi satisfăcută prin atribuirea contractului în discuție, și de natură a rupe echilibrul contractual dintre părțile contractante.

Mai mult decat atat firmele de asigurare si bancile nu detin in portofoliu un astfel de produs"garantie de buna executie tehnica" si pentru o perioada atat de mare , respectiv pe toata perioada de garantie a autobuzelor

Avand in vedere lipsa reglementarilor referitoare la Garantia tehnica de buna executie a contractului atat din contractul propus cat si din legislatia actuala va solicitam sa confirmati ca "Garantia tehnica de buna executie a contractului" este cea reglementata de H.G 395/2016 cap.II paragraf 5 , art.39-41, iar garantia tehnica se elimina din contractul de furnizare propus.

In subsidiar, in situatia in care autoritatea contractanta mentine cerinta privind constituirea unei garantii tehnice distincte, solicitam revizuirea acesteia prin reducerea cuantumului la

maximum 5% din pretul contractului fara TVA, astfel incat cerinta sa respecte principiile proportionalitatii, tratamentului egal si nediscriminarii prevazute de legislatia in materia achizitiilor publice si sa nu constituie o restrictie nejustificata a participarii operatorilor economici la procedura de atribuire.

Răspuns 13:

Autoritatea Contractantă menține prevederile art. 12.8 din modelul de contract referitoare la constituirea garanției de bună execuție și a garanției tehnice de bună execuție. Garanția de bună execuție a contractului și garanția tehnică de bună execuție au roluri și obiecte distincte, fiind aferente unor categorii diferite de obligații contractuale.

Necesitatea menținerii unei garanții distincte pentru obligațiile tehnice rezultă din natura și complexitatea obiectului contractului. În ceea ce privește solicitarea de reducere a cuantumului garanției de la 10% la 5%, autoritatea contractantă apreciază că reducerea nivelului garanției nu este justificată printr-o diminuare corespunzătoare a obligațiilor sau a riscurilor tehnice asumate de Furnizor. Menținerea unui cuantum de 10% asigură un nivel corespunzător de protecție în raport cu valoarea, complexitatea și durata obligațiilor tehnice aferente contractului.

Garanția tehnică nu înlocuiește și nu prelungește garanția de bună execuție reglementată de HG nr. 395/2016, ci constituie o garanție contractuală distinctă pentru obligațiile tehnice rămase după recepția produselor. Aceasta se constituie în momentul și prin instrumentele prevăzute la art. 12.8, după care garanția de bună execuție este restituită conform art. 12.5; nu se urmărește menținerea simultană a două garanții de câte 10% pe întreaga perioadă de garanție.

Întrebare 14:

Avand in vedere faptul ca prin Incheierea pronuntata in Dosarul nr. 35184/3/2026 al Tribunalului Bucuresti a fost admisa cererea debitorului SOCIETATEA DE TRANSPORT BUCURESTI STB S.A., iar in temeiul art. 71 alin. (1) din Legea nr. 85/2014 a fost deschisa procedura generala de insolventa impotriva acesteia, coroborat cu obligatiile prevazute in documentatia de atribuire in sarcina Utilizatorului, precum si cu practica curenta a societatii STB de a platii cu intarziere foarte mare obligatiile sale de plata, solicitam urmatoarele clarificari, acestea fiind esentiale pentru evaluarea riscurilor contractuale si pentru fundamentarea unei oferte reale si sustenabile.

Prezenta solicitare are in vedere faptul ca insolventa Utilizatorului reprezinta un risc exceptional, exterior vointei ofertantilor, care nu poate fi controlat, gestionat sau evaluat economic de acestia si care, potrivit principiilor proportionalitatii, tratamentului egal si repartizarii echilibrate a riscurilor contractuale, nu poate fi transferat integral asupra Furnizorului.

1. Clarificarea asumarii obligatiilor de plata aflate in sarcina Utilizatorului

Potrivit pct. 3.5.4.5 din Caietul de sarcini, Furnizorul este obligat sa execute lucrari, sa furnizeze piese de schimb, consumabile si alte servicii care sunt expres prevazute ca fiind suportate de Utilizator.

In acelasi timp, deschiderea procedurii de insolventa impotriva STB S.A. genereaza un risc evident privind executarea obligatiilor de plata asumate de Utilizator.

Mai mult, potrivit art. 80 alin. (1) din Legea nr. 85/2014, pentru creantele nascute anterior deschiderii procedurii nu mai pot fi calculate dobanzi, majorari sau penalitati, ceea ce limiteaza posibilitatea recuperarii integrale a prejudiciului cauzat creditorilor.

In aceste conditii, solicitam Autoritatii Contractante sa confirme expres urmatoarele:

a) ca Municipiul Bucuresti, in calitate de Autoritate Contractanta, garanteaza plata tuturor obligatiilor de plata aflate in sarcina Utilizatorului, reprezentand contravaloarea lucrarilor, pieselor de schimb, consumabilelor, transportului, serviciilor si a oricaror alte prestatii executate de Furnizor la solicitarea Utilizatorului;

b) ca Autoritatea Contractanta isi asuma plata tuturor penalitatilor de intarziere, dobanzilor contractuale si a oricaror accesorii datorate ca urmare a intarzierii la plata obligatiilor Utilizatorului, inclusiv in situatia in care acestea nu mai pot fi recuperate de la STB S.A. din cauza efectelor procedurii insolventei;

c) daca raspunsul este negativ, sa indice in mod concret mecanismul juridic si financiar prin care Furnizorul este protejat impotriva riscului de neplata rezultat din insolventa Utilizatorului.

In lipsa unei asemenea garantii, documentatia de atribuire transfera asupra Furnizorului un risc financiar care nu poate fi estimat si care nu depinde de conduita contractuala a acestuia, situatie incompatibila cu principiul proportionalitatii si cu obligatia Autoritatii Contractante de a elabora o documentatie clara, completa si echilibrata.

2. Clarificarea situatiei juridice a infrastructurii necesare executarii contractului

Potrivit Caietului de sarcini, activitatile de garantie, mentenanta si remediere a defectiunilor se executa in cadrul infrastructurii utilizate de STB S.A.

In contextul existentei procedurii de insolventa si al posibilitatii intrarii societatii in faliment, solicitam clarificarea urmatoarelor aspecte:

a) care este titularul dreptului de proprietate si al dreptului de administrare sau folosinta asupra depourilor, atelierelor, halelor si tuturor spatiilor necesare executarii obligatiilor contractuale;

b) daca Autoritatea Contractanta garanteaza mentinerea accesului Furnizorului la aceste locatii pe intreaga durata de executare a contractului, inclusiv in ipoteza deschiderii procedurii de faliment impotriva STB S.A.;

c) care este mecanismul juridic prin care Autoritatea Contractanta va asigura continuitatea executarii serviciilor in situatia in care administratorul judiciar sau lichidatorul va dispune incetarea dreptului de folosinta al STB asupra acestor active sau va adopta alte masuri care pot afecta executarea contractului.

3. Clarificarea continuitatii utilizarii troleibuzelor

Solicitam Autoritatii Contractante sa precizeze:

a) cine va prelua utilizarea si exploatarea troleibuzelor care fac obiectul contractului in ipoteza intrarii STB S.A. in faliment;

b) daca succesorul STB va prelua de drept toate obligatiile Utilizatorului prevazute in contract;

c) actul juridic sau administrativ care garanteaza aceasta preluare;

d) daca Autoritatea Contractanta isi asuma raspunderea pentru toate obligatiile contractuale ale Utilizatorului pana la data preluarii efective de catre noul operator.

4. Clarificarea repartizarii riscurilor contractuale

Solicitam Autoritatii Contractante sa confirme daca apreciaza ca riscul insolventei sau falimentului Utilizatorului reprezinta un risc contractual care trebuie suportat exclusiv de Furnizor.

In caz afirmativ, solicitam indicarea temeiului legal care permite transferarea asupra operatorului economic a unui risc exceptional, exterior executarii contractului, care nu poate fi prevazut, controlat sau cuantificat la data depunerii ofertei.

Totodata, solicitam sa se precizeze modalitatea in care aceasta repartizare a riscurilor este compatibila cu principiile proportionalitatii, tratamentului egal, transparentei si utilizarii eficiente a fondurilor publice, precum si cu obligatia Autoritatii Contractante de a elabora o documentatie care sa permita formularea unor oferte comparabile si fundamentate economic.

In lipsa unor clarificari exprese privind asumarea obligatiilor de plata, continuitatea utilizarii infrastructurii si preluarea obligatiilor Utilizatorului in eventualitatea reorganizarii sau falimentului STB S.A., ofertantii sunt obligati sa includa in pretul ofertei un risc financiar imposibil de evaluat obiectiv, ceea ce conduce inevitabil la majorarea valorii ofertelor sau la imposibilitatea fundamentarii acestora.

O asemenea situatie contravine principiilor prevazute de Legea nr. 98/2016 privind achizitiile publice, precum si jurisprudentei constante a CNSC si a instantelor de contencios administrativ, potrivit careia Autoritatea Contractanta nu poate transfera asupra operatorilor economici riscuri care nu se afla sub controlul acestora si care nu pot fi evaluate in mod rezonabil la data depunerii ofertei.

Pe cale de consecinta, solicitam emiterea unor clarificari exprese si neechivoce, intrucat raspunsurile de natura generala sau evaziva nu permit ofertantilor fundamentarea unei oferte conforme si comparabile si sunt susceptibile sa afecteze legalitatea procedurii de atribuire.

Răspuns 14:

Achizitorul contractului de furnizare este Municipiul București, care rămâne direct obligat la plata prețului produselor și prestațiilor recepționate potrivit contractului; deschiderea procedurii insolvenței față de STB S.A. nu transferă această obligație către Utilizator și nu afectează obligațiile de plată ale Municipiului București. Municipiul București nu acordă însă o garanție generală pentru toate obligațiile prezente sau viitoare ale STB S.A. și nu preia accesoriile aferente unor raporturi juridice distincte. Lucrările ori piesele datorate

pentru cauze neimputabile Furnizorului se vor executa numai în baza unei solicitări/comenzi acceptate în condițiile documentației, cu identificarea plătitorului și a prețului. Achizitorul și Utilizatorul vor asigura, în limita drepturilor lor, accesul la locațiile necesare executării obligațiilor contractuale. Dacă operatorul serviciului public sau locațiile de exploatare se modifică, Achizitorul va comunica Furnizorului și va lua măsurile necesare continuității contractului, fără a impune Furnizorului costuri ori întârzieri generate exclusiv de lipsa accesului. Insolvența nu este transferată Furnizorului ca risc exclusiv; răspunderea sa rămâne limitată la obligațiile asumate și la cauzele care îi sunt imputabile.

Întrebare 15:
Solicitare de clarificare – cuantumul penalizărilor aferente indicatorilor de performanță
Având în vedere prevederile de la pagina 73/93 din caietul de sarcini , referitoare la indicatorii de performanță, respectiv **disponibilitatea anuală și zilnică a troleibuzelor** și **termenul de rezolvare a defecțiunilor în perioada de garanție**, vă rugăm să clarificați **cuantumul și modalitatea concretă de aplicare a penalizărilor** aferente nerealizării nivelurilor de performanță asumate.

În documentația pusă la dispoziție sunt stabilite nivelurile de performanță și modalitățile de evaluare, însă **nu este precizat cuantumul penalităților aplicabile în cazul în care indicatorii de performanță nu sunt atinși**, precum și modul de calcul al acestora.

În acest sens, vă rugăm să precizați în mod concret:

a) **Care este valoarea penalității** aplicabile pentru:
   - nerealizarea disponibilității anuale asumate;
   - nerealizarea disponibilității zilnice asumate;
   - depășirea termenului de remediere de 24/48 de ore în perioada de garanție.

b) **Care este baza de calcul a penalității** – valoarea unui troleibuz, valoarea contractului, valoarea serviciilor de garanție sau o altă valoare.
c) **Care este unitatea de aplicare a penalității** – per troleibuz, per zi de indisponibilitate, per incident/defecțiune sau alt criteriu.
d) În cazul indicatorului de disponibilitate, vă rugăm să precizați **cum se calculează penalitatea atunci când disponibilitatea reală este sub procentul ofertat**, inclusiv dacă penalizarea se aplică gradual în funcție de procentul de disponibilitate realizat.
e) Pentru termenul de remediere, vă rugăm să precizați dacă depășirea termenului de 24/48 de ore generează **penalități distincte și cumulative** față de eventualele penalități aferente indisponibilității vehiculului.

Totodată, având în vedere că **nivelul de disponibilitate ofertat reprezintă un indicator evaluat în cadrul procedurii**, iar termenul de remediere constituie de asemenea un criteriu de evaluare a serviciilor de garanție, considerăm necesară precizarea expresă a **consecințelor financiare aferente fiecărui nivel de performanță**, astfel încât ofertanții să poată determina în mod corect și transparent **riscurile și costurile asociate executării contractului** și să își fundamenteze oferta în condiții comparabile.

Vă rugăm, prin urmare, să comunicați cuantumul exact al penalităților, formula de calcul, baza de aplicare și eventualele limite/cumulative ale acestora.

Răspuns 15:

a) Autoritatea contractantă răspunde că în conformitate cu prevederile documentației de atribuire pentru nerealizarea disponibilității anuale asumate si nerealizarea disponibilității zilnice asumate nu se aplica penalitati. Conform prevederilor art.22.3. din proiectul de contract "*Depășirea termenelor de remediere prevăzute în Caietul de sarcini atrage plata unei penalități de 3.800 lei/zi calendaristică/troleibuz, până la remedierea defectului/defectelor. Penalitatea se calculează de la expirarea termenului aplicabil și până la data întocmirii Procesului-verbal de remediere a defectelor - Anexa 3.*"

b) Conform prevederilor art.22.3. din proiectul de contract "*Depășirea termenelor de remediere prevăzute în Caietul de sarcini atrage plata unei penalități de* ***3.800 lei/zi calendaristică****/troleibuz, până la remedierea defectului/defectelor. Penalitatea se calculează de la expirarea termenului aplicabil și până la data întocmirii Procesului-verbal de remediere a defectelor - Anexa 3.*"

c) Conform prevederilor art.22.3. din proiectul de contract "*Depășirea termenelor de remediere prevăzute în Caietul de sarcini atrage plata unei penalități de 3.800 lei/zi calendaristică/****troleibuz, până la remedierea defectului/defectelor****. Penalitatea se calculează de la expirarea termenului aplicabil și până la data întocmirii Procesului-verbal de remediere a defectelor - Anexa 3.*"

d) Autoritatea contractantă răspunde că în conformitate cu prevederile documentației de atribuire pentru nerealizarea disponibilității anuale asumate si nerealizarea disponibilității zilnice asumate nu se aplica penalitati.

e) Conform prevederilor art.22.3. din proiectul de contract "*Depășirea termenelor de remediere prevăzute în Caietul de sarcini atrage plata unei penalități de 3.800 lei/zi calendaristică/troleibuz, până la remedierea defectului/defectelor. Penalitatea se calculează de la expirarea termenului aplicabil și până la data întocmirii Procesului-verbal de remediere a defectelor - Anexa 3.*"

Autoritatea contractantă își menține cerințele din caietul de sarcini și din proiectul de contract cu privire la penalitățile și daunele directe pentru pierderea de prestație întrucât acestea nu sunt în formă cumulativă.

➢ SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 16 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

I. Cu titlu general, vă rugăm să dispuneţi prelungirea termenelor prevăzute în cadrulProcedurii, în condiţiile art. 153 din Legea nr. 98/2016, cu o durată estimată de minim30-60 de zile, proporţională cu volumul şi complexitatea informaţiilor ce urmează a fitransmise prin răspunsurile la solicitările de clarificare de mai jos.

Formulăm această solicitare datorită următoarelor aspecte:
(i)Procedura este una deosebit de complexă și, pentru a asigura condițiile unei concurențe câtmai mari care să contribuie la furnizarea unor produse cât mai bune la prețuri și condiții câtmai competitive este nevoie de timp;

(ii)Produsele nu există deja fabricate și trebuie analizate fiecare dintre condițiile tehniceprevăzute în caietul de sarcini și în celelalte documente de participare;

(iii)Producătorii unor produse de genul celor care fac obiectul Procedurii sunt în străinătate,nevorbitori de limbă română, iar traducerea unor documente tehnice de o asemeneacomplexitate necesită timp;

(iv)In acesta perioada multi dintre producatori si traducatori autorizati sunt inca in concedii deodihna ceea ce conduce la timpi mari de elaborare a ofertei.

În temeiul art. 153 din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare (denumită în cele ce urmează „Legea 98"), coroborat cu art. 20 alin. (2) din Normele metodologice aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 395/2016, autoritatea contractantă are obligația legală — iar nu doar facultatea — de a prelungi termenul-limită de depunere a ofertelor, proporțional cu volumul și complexitatea informațiilor transmise prin răspunsurile la solicitările de clarificare formulate la Secțiunea II de mai jos. Vă rugăm să confirmați expres că, o dată cu publicarea răspunsurilor consolidate la clarificări, veți proceda la prelungirea termenului-limită de depunere a ofertelor în condițiile art. 153 din Legea 98, precizând durata acesteia, precum și să ne comunicați termenele-limită actuale (TLSC și TLDO) ale Procedurii.
Independent de obligația legală de mai sus și cu titlu subsidiar, vă rugăm să aveți în vedere, la stabilirea duratei prelungirii, și aspectele expuse la punctele (i)-(iii) de mai sus, pentru respectarea principiului proporționalității prevăzut la art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea 98.

Răspunsul autoritatii contractante:
Termenul de depunere a ofertelor a fost prelungit până la data de 15.10.2026. A se vedea în acest sens "Clarificare din oficiu automata" postată în SEAP în data de 18.09.2026.

II. Solicitări de clarificare

Întrebare 1:
Ipoteza: În **Caietul de sarcini,** la capitolele 3.4.1.2 Condiţii tehnice obligatorii, se solicită: *„Podea coborâtă pe toată suprafaţa disponibilă pentru pasageri în picioare."*, la 3.4.1.3. Descrierea generală constructivă a troleibuzului, se solicită: *„Caroseria va fi autoportantă de tip cheson şi va avea podeaua complet coborâtă, pe toată suprafaţa disponibilă pentru pasagerii în picioare."*, la 3.4.1.5.1. Caroseria. Descriere generală se solicită: *„Caroseria trebuie să fie autoportantă de tip cheson şi va avea podeaua complet coborâtă, pe toată suprafaţa disponibilă pentru călătorii în picioare. Nu se admit trepte la uşi sau pe zona destinată călătorilor în picioare."*, la 3.4.1.4.3. Dimensiuni generale constructive ale troleibuzului se solicită: *„Toate troleibuzele cu podea total coborâtă cu tipodimensiunea (gama) 18 m"*, respectiv la 3.4.1.7. Podeaua, covorul, rampa pentru persoanele cu mobilitate redusa, se solicită: *„Podeaua troleibuzelor trebuie să fie realizată în varianta coborâtă pe toată suprafaţa disponibilă pentru călătorii în picioare".*

Dorim să atragem atenția asupra faptului că în Regulamentul nr. 107 CEE-ONU – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora, regulamentul de bază pentru omologarea

autobuzelor, nu apare noțiunea de podea joasă/coborâtă, ci doar noțiunea de „planșeu jos".

Conform Regulamentului 107 CEE-ONU, capitolul 2 Definiții, pct. 2.1.4: „vehicul cu planșeu jos" înseamnă un vehicul din clasele I, II sau A în care cel puțin 35% din suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare (în secțiunea anterioară în cazul vehiculelor articulate sau pe platforma inferioară în cazul vehiculului etajat) constituie o zonă fără trepte și are acces la cel puțin o ușă de serviciu.

Solicitarea de clarificare: Având în vedere cele mai sus menționate, vă rugăm să confirmați că solicitarea dumneavoastră din Caietul de sarcini se referă la respectarea cerințelor din Regulamentul 107 CEE-ONU, respectiv planșeu jos în care cel puțin 35% din suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare constituie o zonă fără trepte și are acces la cel puțin o ușă de serviciu.

Răspuns 1:

Autoritatea contractantă nu confirmă interpretarea potrivit căreia este suficient ca numai 35% din suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare să constituie o zonă fără trepte. Procentul de 35% din Regulamentul CEE-ONU nr. 107 reprezintă pragul minim pentru încadrarea în definiția vehiculului cu planșeu jos, în timp ce documentația de atribuire stabilește, justificat de utilizarea urbană intensă, o cerință funcțională superioară: podea complet coborâtă pe întreaga suprafață disponibilă călătorilor în picioare, fără trepte la ușile de acces sau în această zonă. Podiumurile strict necesare amplasării scaunelor ori componentelor tehnice, admise de reglementările de omologare, nu înlătură obligația de respectare a cerinței funcționale menționate.

Întrebare 2:

Ipoteza: În **Fișa de date,** la capitolul II.2.5 Criterii de atribuire, factorul de evaluare 2.4. Capacitatea de transport (nr. total de calatori) se solicită, cu referire la Fișa de informații prevazută în Regulamentul nr.107 privind omologarea de tip pentru vehiculele din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește caracteristicile generale de construcție ale acestora depusă in documentația privind omologarea CEE de tip: *„Fișa de informații va fi semnată și ștampilată de ofertant".*

Solicitarea de clarificare: Vă rugăm să ne confirmați că pentru demonstrarea factorului de evaluare 2.4. Capacitatea de transport (nr. total de calatori) din cadrul Procedurii este suficient ca Fișa de informații prevazută în Regulamentul nr.107 privind omologarea de tip pentru vehiculele din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește caracteristicile generale de construcție ale acestora depusă in documentația privind omologarea CEE de tip ***să fie semnată cu semnătură electronică extinsă, bazată pe un certificat calificat, eliberat de un furnizor de servicii de certificare acreditat, in condiţiile legii.***

Răspuns 2:

Fișa de informații prevăzută de Regulamentul CEE-ONU nr. 107 poate fi asumată de ofertant prin semnătură electronică calificată, în condițiile legii. Cerința privind semnarea și ștampilarea de către ofertant se consideră îndeplinită prin semnătura electronică calificată, fără aplicarea unei ștampile olografe, cu condiția ca documentul să fie complet, iar datele declarate să fie susținute de documentația tehnică și confirmate prin documentele de omologare ale configurației livrate.

Întrebare 3:
Ipoteza: În **Caietul de sarcini,** la capitolul **4. DOCUMENTATII CE TREBUIE FURNIZATE AUTORITĂTII CONTRACTANTE ÎN LEGĂTURĂ CU PRODUSUL,** se menționează: *„Oferta va cuprinde, în format electronic, în limba română următoarele:*
- Comentariu al tuturor articolelor caietului de sarcini, prin care să se demonstreze modul concret de îndeplinire a cerintelor din caietul de sarcini prin propunerea tehnica (formularul de propunere tehnica).
- Descrierea ofertei / propunerii tehnice prin raportarea, punct cu punct la cerinţele din Caietul de Sarcini, însoţită de documente care dovedesc îndeplinirea acestora".

Pe de altă parte, în Fișa de date, la capitolul IV.4.1 Modul de prezentare al propunerii tehnice, este solicitată doar prezentarea formularului de propunere tehnică: *„Propunerea tehnică va include:*
1) Formularul de Propunere Tehnică, (Formular pus la dispoziție de Autoritatea contractantă in Secțiunea Documentației de Atribuire) incluzând toate informațiile solicitate".

Solicitarea de clarificare: Având în vedere neconcordanțele dintre caietul de sarcini și fișa de date, vă rugăm să ne confirmați că este suficient ca la depunerea ofertei tehnice să fie prezentat doar formularul de propunere tehnică pus la dispoziție de către autoritatea contractantă în cadrul documentației de atribuire, și, totodată, că solicitarea din caietul de sarcini de prezentare a unei *Descrieri a ofertei / propunerii tehnice prin raportarea, punct cu punct la cerinţele din Caietul de Sarcini, însoţită de documente care dovedesc îndeplinirea acestora* este îndeplinită prin depunerea în cadrul ofertei a *formularului de propunere tehnică pus la dispoziție de Autoritatea contractantă in Secțiunea Documentației de Atribuire,* formular solicitat și la primul punct din caietul de sarcini (*„Comentariu al tuturor articolelor caietului de sarcini, prin care să se demonstreze modul concret de îndeplinire a cerintelor din caietul de sarcini prin propunerea tehnica (formularul de propunere tehnica)"*).
Răspuns 3:
Formularul de propunere tehnică pus la dispoziție de autoritatea contractantă trebuie completat integral, punct cu punct, și va fi însoțit de fișele tehnice, desenele, calculele, certificatele, rapoartele de încercare și celelalte documente justificative solicitate expres în caietul de sarcini ori în formular. Nu este necesară depunerea unei descrieri paralele care să dubleze integral formularul, însă simpla completare formală a acestuia, fără dovezile cerute pentru verificarea conformității, nu este suficientă.

Întrebare 4:
Ipoteza: În **Caietul de sarcini,** la capitolul **3.5. EXTENSIBILITATE/MODERNIZARE (UPGRADE)** se solicită *„Catalog de piese de schimb şi consumabile pentru troleibuz în ansamblu (caroserie) şi pentru toate agregatele mecanice, pneumatice, electrice şi electronice. Cataloagele vor fi cele originale ale producătorilor de echipamente cu codurile originale ale acestora şi cu secţiuni explodate, în limba română, (în format electronic şi se va furniza şi programul de instalare). Aceste cataloage vor cuprinde lista Furnizorilor agreaţi, inclusiv upgrade gratuit pe toată durata de utilizare normala"*, iar la **Documente la receptie B. Documente pentru ansamblul de troleibuze livrate,** este solicitat, de asemenea, un *„- Catalog de piese de schimb şi consumabile pentru troleibuz în ansamblu (caroserie) şi pentru toate agregatele mecanice, pneumatice, electrice şi electronice. Cataloagele vor fi cele originale ale producătorilor de echipamente cu codurile originale*

ale acestora şi cu secţiuni explodate, în limba română, (în format electronic şi se va furniza şi programul de instalare). Aceste cataloage vor cuprinde lista Furnizorilor agreaţi, inclusiv upgrade gratuit pe toată durata de utilizare normala - 2 seturi format electronic şi 2 seturi tipărite".

Solicitarea de clarificare: Având în vedere că același document, menționat în două locuri distincte în caietul de sarcini, este cuprins în lista documentelor care trebuie furnizate la recepția troleibuzelor, vă rugăm să ne confirmați că documentul menționat mai sus nu trebuie prezentat la momentul depunerii ofertelor, ci doar la recepția troleibuzelor.

Răspuns 4:

Autoritatea contractantă confirmă faptul că acest document trebuie prezentat doar la recepția troleibuzelor.

Întrebare 5:

Ipoteza: În **Fisa de date,** la capitolul **III 1.3.a Capacitatea tehnica si/sau profesionala,** se mentioneaza: "***Ofertantul clasat pe primul loc*** *după aplicarea criteriului de atribuire va prezenta, anterior atribuirii contractului, la solicitarea Autorității Contractante, următoarele* ***documente justificative*** *care probează îndeplinirea cerinței si anume: certificate/ documente constatatoare/recomandări/ procese verbale de recepție emise de beneficiar privind modul de îndeplinire a obligațiilor contractuale sau alte documente echivalente".*

Și, totodată: *„INFORMAŢII PRIVIND TERTII SUSŢINĂTORI:*

In cazul in care beneficiază de susţinerea unui/ unor terţ/terţi, ***ofertantul are obligaţia odată cu angajamentul de susţinere****, să prezinte:*

a) documentele transmise ofertantului de catre tertul/tertii sustinator/sustinatori, din care sa rezulte modul efectiv prin care tertul/tertii sustinator/sustinatori va/vor asigura îndeplinirea propriului angajament de sustinere, care se constituie in anexe la angajamentul ferm. Documentele prezentate trebuie sa indice concret care sunt resursele (materiale/ umane/ tehnice/ etc.) pe care tertul le va mobiliza in cazul in care ofertantul întâmpina dificultati pe parcursul derularii contractului sau se va afla in imposibilitatea derularii contractului, tipul acestor documente fiind determinat de obligatiile asumate de ofertant si tertul sustinator prin

angajamentul ferm. Tertul sustinator va dovedi prin documentele prezentate ca detine toate resursele invocate ca element de sustinere a ofertantului.

b) ***documente/recomandari emise de beneficiarul serviciilor si/sau Procese verbale de receptie si/sau Documente constatatoare*** *emise de autoritatile contractante din care sa reiasa toate elementele necesare pentru confirmarea îndeplinirii cerintei de capacitate tehnica.*

Aceste documente vor fi depuse împreuna cu Angajamentul ferm si vor fi semnate cu semnatura electronica extinsa, in conditiile legii."

Solicitarea de clarificare: Având în vedere inadvertentele de mai sus, referitor la momentul prezentarii documentelor justificative care probează îndeplinirea cerinței referitoare la **Capacitatea tehnica si/sau profesionala,** va rugam sa ne confirmati ca aceste documente justificative solicitate de dvs. se vor prezenta doar de catre **Ofertantul clasat pe primul loc** după aplicarea criteriului de atribuire, anterior atribuirii contractului, la solicitarea Autorității Contractante.

Răspuns 5:

In cazul in care beneficiază de susţinerea unui/ unor terţ/terţi, **ofertantul are obligaţia odată cu angajamentul de susţinere**, la data limita de depunere a ofertelor, să prezinte

documentele solicitate conform *Instructiuni pentru ofertanti/candidati (Fisa de date)* secțiunea III.1.3.a) Capacitatea tehnica si/sau profesionala INFORMAŢII PRIVIND TERTII SUSŢINĂTORI - daca este cazul.

Întrebare 6:
Ipoteza:În **Fisa de date, cap. II.2.5 Criterii de atribuire - 2.4. Capacitatea de transport (nr. total de calatori)** se mentioneaza: *"La ofertă se va atașa obligatoriu Fișa de informații prevazută în Regulamentul nr.107 privind omologarea de tip pentru vehiculele din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește caracteristicile generale de construcție ale acestora depusă in documentația privind omologarea CEE de tip.*
Datele declarate in fisa de informatii, respectiv numărul total pasageri (inclusiv locul conducatorului auto), numar în picioare, număr scaune cu rotile și număr scaune rabatabile se vor prelua atât in certificatul de conformitate (COC), cat si in cartea de identitate a vehiculului".
Va aducem la cunostinta ca in cartea de identitate a vehiculului (CIV) nu apar rubrici distincte pentru numărul scaune cu rotile și numărul de scaune rabatabile.

Solicitarea de clarificare: Va rugam sa eliminati cerinta privind mentionarea numărului de scaune cu rotile și a numărului de scaune rabatabile in CIV si sa reformulati paragraful astfel: "Datele declarate in fisa de informatii, respectiv numărul total pasageri (inclusiv locul conducatorului auto), numar în picioare, număr scaune cu rotile și număr scaune rabatabile se vor prelua in certificatul de conformitate (COC), iar in cartea de identitate a vehiculului se vor prelua numărul total pasageri (inclusiv locul conducatorului auto), numar în picioare".
Răspuns 6:
Se reformulează paragraful din Fisa de date, cap. II.2.5 Criterii de atribuire - 2.4. Capacitatea de transport (nr. total de calatori) – „ La ofertă se va atașa obligatoriu Fișa de informații prevazută în Regulamentul nr.107 privind omologarea de tip pentru vehiculele din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește caracteristicile generale de construcție ale acestora depusă in documentația privind omologarea CEE de tip.
Datele declarate in fisa de informatii, respectiv numărul total pasageri (inclusiv locul conducatorului auto), numar în picioare, număr scaune cu rotile și număr scaune rabatabile se vor prelua atât in certificatul de conformitate (COC), cat si in cartea de identitate a vehiculului". și se va citi „La ofertă se va atașa obligatoriu Fișa de informații prevazută în Regulamentul nr.107 privind omologarea de tip pentru vehiculele din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește caracteristicile generale de construcție ale acestora depusă in documentația privind omologarea CEE de tip. Datele declarate in fisa de informatii, respectiv numărul total pasageri (inclusiv locul conducatorului auto), numar în picioare, număr scaune cu rotile și număr scaune rabatabile se vor prelua in certificatul de conformitate (COC), iar in cartea de identitate a vehiculului se vor prelua numărul total pasageri (inclusiv locul conducatorului auto), numar în picioare".

Întrebare 7:
Solicitare de clarificare: Referitor la art. 3 și art. 21.1 din proiectul de contract și la Nota la Anexa 8 din Caietul de sarcini – punctul de plecare al termenelor
Documentația conține trei repere diferite pentru termenele în sarcina Furnizorului: art. 3 din proiectul de contract leagă intrarea în vigoare de semnare și de înregistrarea în Registrul Unic de Contracte al Municipiului București; art. 21.1 raportează Graficul de livrare la „data efectivă a semnării Contractului"; iar Nota la Anexa 8 din Caietul de sarcini prevede că „deși termenele de mai sus sunt fixe, data semnării contractului de furnizare

este variabilă (...) Furnizorul va trebui să își planifice activitatea astfel încât să respecte aceste termene raportate la calendarul general al proiectului, nu la durata efectivă a contractului". Vă rugăm să clarificați:
a) Care este data de referință unică de la care curg termenele din Graficul de livrare și celelalte termene stabilite în sarcina Furnizorului.
b) Care este termenul maxim în care Achizitorul efectuează înregistrarea în Registrul Unic de Contracte, calculat de la data semnării de către ambele Părți.
c) Confirmați că întârzierea înregistrării, neimputabilă Furnizorului, decalează corespunzător termenele aflate în sarcina acestuia, prin aplicarea art. 1517 din Codul civil, potrivit căruia o parte nu poate invoca neexecutarea obligațiilor celeilalte părți în măsura în care neexecutarea este cauzată de propria sa acțiune sau omisiune, precum și a art. 1405 alin. (1) din Codul civil.

Răspuns 7:

a) Data de referință unică de la care curg termene din graficul de livrare și celelalte termene stabilite în sarcina furnizorului este data înregistrării contractului în Registrul Unic de Contracte al Municipiului București;
b) Documentația de atribuire nu stabilește un termen distinct pentru operațiunea administrativă de înregistrare. Contractul va fi înregistrat fără întârziere nejustificată după semnarea de către ambele părți.
c) Până la data înregistrării contractului nu curg termenele stabilite în sarcina Furnizorului. În consecință, o eventuală întârziere a înregistrării, neimputabilă Furnizorului, nu consumă și nu scurtează termenele de livrare sau celelalte termene contractuale ale acestuia.

Întrebare 8:

Solicitare de clarificare: Referitor la art. 13.2 lit. a), art. 13.5 și art. 18.5 din proiectul de contract – termenul de recepție
Art. 13.2 lit. a) stabilește obligația Achizitorului de a efectua recepția în maximum 30 de zile de la livrare, prin proces-verbal semnat de Părți. Vă rugăm să clarificați:
a) Dacă termenul de 30 de zile acoperă integral verificările, probele și semnarea procesului-verbal de recepție, prin raportare la art. 6 alin. (2) din Legea nr. 72/2013, cu modificările și completările ulterioare.
b) Care sunt efectele asupra datei recepției și asupra termenului de plată dacă procesul-verbal nu este semnat în termenul de 30 de zile din motive neimputabile Furnizorului.
c) Dacă art. 13.5 și art. 18.5 se aplică exclusiv în ipoteza lipsei documentelor de recepție prevăzute la cap. 4 din Caietul de sarcini, respectiv a viciilor de formă sau de calcul ale facturii, iar nu ca temei general de suspendare a termenului de recepție ori de plată, precum și care este termenul în care Achizitorul comunică Furnizorului lipsurile constatate.

Răspuns 8:

a) Termenul de maximum 30 de zile prevăzut la art. 13.2 lit. a) include verificările, probele și semnarea procesului-verbal de recepție pentru produsele livrate complet, conforme și însoțite de documentele prevăzute de contract.
b) Dacă întârzierea recepției este imputabilă exclusiv Achizitorului, aceasta nu va fi transferată Furnizorului și nu va putea fundamenta penalități ori decalarea obligațiilor sale. Plata se efectuează cu respectarea termenelor imperative prevăzute de Legea nr. 72/2013, fără ca această precizare să instituie o recepție tacită pentru produse neverificate sau neconforme.
c) Art. 13.5 se aplică lipsei documentelor de recepție prevăzute la cap. 4 din caietul de sarcini, iar art. 18.5 se aplică erorilor facturii ori documentelor suport necesare plății.

Lipsurile constatate se comunică Furnizorului, în interiorul termenului de recepție/verificare, cu indicarea concretă a documentelor sau corecțiilor necesare.

Întrebare 9:
Solicitare de clarificare: Referitor la art. 18.1, art. 18.3, art. 18.5, art. 20.3 și art. 25.4 din proiectul de contract – termenul de plată și regimul dobânzilor

Art. 18.1 stabilește termenul de plată de maximum 30 de zile de la data acceptării facturii de către Direcția Transport, fără a prevedea un termen în care acceptarea trebuie să intervină. Art. 25.4 obligă Furnizorul să emită factura numai după aprobarea/recepția produselor. Art. 18.3 prevede că, în cazul în care plățile nu pot fi efectuate din cauza unor situații neprevăzute în legătură cu contul bancar, alocarea bugetară sau disponibilitățile bănești conform contului de execuție al Trezoreriei, Achizitorul nu datorează majorări, penalități sau daune-interese, în timp ce art. 22.2 prevede penalități de 0,04% pe zi în sarcina Achizitorului pentru aceeași neexecutare. Vă rugăm:

a) Să precizați termenul maxim în care Direcția Transport se pronunță asupra acceptării facturii și să confirmați modul de corelare a art. 18.1 cu art. 6 alin. (1) lit. b) și c) și alin. (2) din Legea nr. 72/2013, precum și cu art. 7 alin. (1) din aceeași lege.

b) Să precizați raportul dintre art. 18.3 și art. 22.2 și care dintre acestea se aplică, prin raportare la art. 8 din Legea nr. 72/2013 și la art. 14 lit. a), c), d) și e) din aceeași lege.

c) Să precizați modul de corelare a art. 25.4 cu art. 6 alin. (3) din Legea nr. 72/2013, potrivit căruia părțile nu pot conveni cu privire la data emiterii facturii, precum și cu art. 14 lit. f) din aceeași lege.

d) Să confirmați că momentul comunicării facturii este cel stabilit de art. 4 alin. (7) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 120/2021, respectiv data la care factura electronică este disponibilă pentru descărcare în sistemul național RO e-Factura.

e) Să confirmați că notificarea prevăzută la art. 20.3 constituie o obligație de informare, iar nu un drept de modificare unilaterală a termenului de plată, modificarea Contractului fiind posibilă numai prin acordul Părților, potrivit art. 1270 alin. (2) din Codul civil și art. 30 din Contract.

Precizăm, în susținerea posibilității de adaptare a acestor clauze, că modelul de contract cuprins în secțiunea III a Documentației standard aprobate prin Ordinul președintelui ANAP nr. 1.554/2023 este calificat, prin art. 3 alin. (2) lit. c) din ordin, drept model orientativ.

Răspuns 9:
a) Intrucat termenul legal de plată este reglementat de prevederile art.6 alin.(1) din **Legea nr.72/2013**, privind măsurile pentru combaterea întârzierii în executarea obligaţiilor de plată a unor sume de bani rezultând din contracte încheiate între profesionişti şi între aceştia şi autorităţi contractante, care stipulează:.*„Autorităţile contractante execută obligaţia de plată a sumelor de bani rezultând din contractele încheiate cu profesionişti cel târziu la: a). **30 de zile calendaristice de la data primirii facturii** (...)".*
Pentru a evita depasirea termenului legal de efectuare a platii, se modifica art .18.1 respectiv *„Achizitorul va efectua plata catre furnizor in termen de maxim 30 de zile calendaristice de la data primirii facturii fiscale prin Sistemul national RO e*

factura(conform prevederilor OUG nr. 120/2021). Factura va fi insotita de un proces verbal de receptie, semnat de catre parti, pe baza documentelor precizate la cap. 4 si 5 din Caietul de sarcini si in ANEXA 5 la contract".

b) Articolul 18.3 rămâne în forma din draftul de contract, întrucât Municipiul București în calitate de instituție publică, este condiționată de aprobarea bugetului pentru îndeplinirea obligațiilor financiare de plată și nu își poate asuma plata unor dobânzi, penalități sau daune pentru întârzierile generate de alocarea bugetară. Această clauză nu se referă la o nerespectare a obligației de plată care să datoreze în exclusivitate autorității, ci prevederea contractuală are în vedere o situație de natură obiectivă, o situație neprevăzută în care, în mod excepțional, se poate regăsi achizitorul, astfel cum este și menționat, în mod expres- „plățile nu pot fi efectuate din cauza unor situații neprevăzute(...)". (ex: aprobarea bugetului).

c) Art. 25.4 se interpretează în sensul că factura aferentă unei tranșe va fi susținută de documentele de recepție, fără a institui o dată convențională obligatorie de emitere ori primire a facturii contrară art. 6 alin. (3) din Legea nr. 72/2013.

d) Data comunicării facturii electronice este data la care aceasta devine disponibilă pentru descărcare în sistemul național RO e-Factura, potrivit O.U.G. nr. 120/2021.

e) Notificarea prevăzută la art. 20.3 are caracter de informare și nu conferă Achizitorului dreptul de a modifica unilateral scadența ori de a suspenda drepturile Furnizorului. Orice modificare contractuală se realizează numai în condițiile contractului și ale legislației achizițiilor publice.

Art. 20.3 din proiectul de contract se modifică după cum urmează: „Dacă pe parcursul derulării contractului achizitorul nu va putea respecta termenul de plată, acesta are obligația de a notifica furnizorul, precizând motivele care vor conduce la întârzierea plății. Plata poate fi decalată cu maxim 10 zile calendaristice, cu exprimarea acceptului furnizorului".

Întrebare 10:

Solicitare de clarificare: Referitor la art. 23.2, art. 23.4, art. 23.5 și art. 23.6 din proiectul de contract – cesiunea dreptului la plată și finanțarea contractului

Art. 23.5 condiționează cesiunea drepturilor Furnizorului, „inclusiv drepturile la plată", de acceptul prealabil scris al Achizitorului, iar art. 23.6 prevede că orice drept cesionat fără autorizare prealabilă „nu este executoriu împotriva Achizitorului". Coroborat cu art. 18.3 și art. 20.3, această configurație afectează posibilitatea de a finanța contractul. Vă rugăm:

a) Să confirmați că Achizitorul nu va refuza nejustificat acordul la cesiunea creanței de preț către o instituție de credit sau financiară, în scop de finanțare ori de garanție.

b) Să precizați dacă un asemenea acord poate fi consemnat cu caracter general în Contract sau la momentul semnării acestuia și care este termenul de răspuns la o solicitare de acord.

c) Să confirmați regimul aplicabil notificării cesiunii în sensul art. 1578 din Codul civil, precum și efectele asupra facturării în sistemul RO e-Factura și asupra plăților prin Trezorerie.

Răspuns 10:

a) Cesiunea creanței de preț către o instituție de credit sau financiară va fi analizată cu bună-credință și nu va fi refuzată nejustificat, cu condiția să respecte contractul, legislația achizițiilor publice, regulile bugetare și condițiile finanțării. Cesiunea nu poate majora, accelera ori modifica obligațiile de plată ale Achizitorului.

b) Nu se acordă prin prezentul răspuns o aprobare generală și anticipată. Solicitarea se analizează pentru cesiunea concretă, pe baza identității cesionarului, a creanței, a întinderii cesiunii și a documentelor justificative; Achizitorul va comunica răspunsul în maximum 30 de zile calendaristice de la primirea unei documentații complete.
c) Cesiunea produce efecte față de Achizitor după aprobarea scrisă și îndeplinirea formalităților legale de notificare/opozabilitate. Furnizorul rămâne obligat să emită facturile prin RO e-Factura, iar plata se efectuează prin Trezorerie în contul și în condițiile legal validate, fără afectarea dreptului Achizitorului de a opune cesionarului apărările aferente creanței cedate.

Întrebare 11:
Solicitare de clarificare: Referitor la art. 22.2.1 din proiectul de contract și la Nota la Anexa 8 din Caietul de sarcini – factorii de evaluare și despăgubirea de 10%
Nota la Anexa 8 din Caietul de sarcini prevede că „(...) capacitatea de livrare va fi factor de evaluare, punctându-se capacitatea furnizorilor de a livra toate cele 100 troleibuze într-un termen cât mai mic", iar art. 22.2.1 din proiectul de contract prevede o despăgubire de 10% din valoarea contractului pentru neexecutarea unei obligații care a constituit factor de evaluare. Vă rugăm:

a) Să enumerați expres factorii de evaluare stabiliți pentru prezenta procedură și obligațiile contractuale corespunzătoare care intră sub incidența art. 22.2.1, precizând dacă printre acestea se numără termenul de livrare ofertat și, după caz, durata de garanție ofertată peste minimul contractual.

b) Să confirmați dacă despăgubirea de 10% se aplică o singură dată, ca plafon total pentru toate neexecutările care intră sub incidența art. 22.2.1, sau pentru fiecare abatere în parte.

c) Să precizați dacă aplicarea despăgubirii este precedată de notificarea Furnizorului și de acordarea unui termen de remediere, potrivit art. 1522 din Codul civil.

d) Să precizați dacă despăgubirea de 10% se cumulează cu penalitățile prevăzute la art. 22.1 și art. 22.3, cu daunele prevăzute la art. 22.4 și cu daunele-interese prevăzute la art. 26.6, precum și care este plafonul maxim cumulat al răspunderii Furnizorului, prin raportare la art. 1538 alin. (2) și (4), art. 1531 și art. 1541 alin. (1) lit. b) din Codul civil.
Răspuns 11:
a) Factorii de evaluare sunt: prețul ofertei - 40 puncte; 2.1 Garanție de tip FULL WARRANTY - 23 puncte; 2.2 Eficiență energetică - 15 puncte; 2.3 Capabilitatea de livrare - 10 puncte; 2.4 Capacitatea de transport - 12 puncte. Art. 22.2.1 privește obligațiile tehnice asumate prin factorii 2.1-2.4, inclusiv termenul de livrare ofertat și durata FULL WARRANTY ofertată peste minimul obligatoriu; prețul ofertat se execută prin mecanismul de plată și nu constituie, în sine, o obligație tehnică suplimentară sancționată prin art. 22.2.1.
b) Despăgubirea de 10% se aplică pentru neexecutarea obligației evaluate afectate și nu se aplică repetat pentru aceeași abatere. Art. 22.2.1 nu instituie un plafon general al tuturor formelor de răspundere contractuală.
c) Anterior aplicării despăgubirii, Furnizorului i se comunică în scris obligația neexecutată și temeiul aplicării. Un termen de remediere se acordă atunci când remedierea este obiectiv posibilă și nu lipsește de efect avantajul evaluat; pentru un termen de livrare deja depășit, remedierea ulterioară nu înlătură încălcarea angajamentului punctat.

d) Despăgubirea poate coexista cu penalități sau daune numai pentru obligații ori prejudicii distincte. Pentru aceeași faptă nu se va percepe o dublă penalizare, iar aplicarea clauzelor rămâne supusă dispozițiilor Codului civil.

Întrebare 12:
Solicitare de clarificare: Referitor la art. 16.14, art. 22.1–22.4, art. 22.6, art. 22.9 și art. 26.6 din proiectul de contract – corelarea sancțiunilor și plafonul răspunderii
Luăm act că modul de calcul al coeficientului de disponibilitate este definit la art. 16.14 din proiectul de contract și în secțiunea 3.4.2 din Caietul de sarcini. Solicitarea vizează exclusiv corelarea și limitarea sancțiunilor:

a) Confirmați dacă, pentru același eveniment, același troleibuz și aceeași perioadă de indisponibilitate, penalitatea de 3.800 lei/zi calendaristică prevăzută la art. 22.3 se cumulează cu daunele pentru pierderea de prestație calculate potrivit art. 22.4 și art. 22.6 la valoarea de referință de 17,59 lei/km, precum și cu alte daune directe sau indirecte.

b) Confirmați dacă plafonul prevăzut la art. 22.1 („dar nu mai mult de valoarea contractului") se aplică și penalității prevăzute la art. 22.3, despăgubirii prevăzute la art. 22.2.1, daunelor prevăzute la art. 22.4 și art. 22.9, precum și daunelor-interese prevăzute la art. 26.6, respectiv care este plafonul maxim cumulat al răspunderii Furnizorului rezultat din capitolele 22 și 26.

c) Confirmați dacă penalitățile și daunele aferente indisponibilității se aplică numai în măsura în care coeficientul de disponibilitate scade sub pragul contractual, sau independent de acesta, pentru fiecare depășire individuală a termenului de remediere.

d) Precizați baza de calcul a coeficientului de disponibilitate, având în vedere că art. 16.14 din proiectul de contract se referă la „troleibuzele recepționate", iar secțiunea 3.4.2 din Caietul de sarcini la „troleibuzele livrate".

e) Precizați modul de corelare a excluderilor prevăzute la art. 16.14 cu mențiunea din Caietul de sarcini potrivit căreia „numărul de troleibuze declarate inapte de traseu pentru defecțiuni în termen de garanție, chiar și în perioada în care nu se percep penalizări, se vor lua în calcul pentru coeficientul de disponibilitate".

f) Vă rugăm să furnizați un exemplu numeric de calcul pentru o lună în care coeficientul de disponibilitate scade sub pragul contractual.
Răspuns 12:
a) Nu se cumuleaza;
b) Plafonul prevăzut la art. 22.1 se aplică exclusiv penalității pentru întârzierea livrării reglementate de acel articol. Celelalte penalități, despăgubiri și daune se determină potrivit clauzelor proprii și dreptului comun; contractul nu stabilește un plafon unic cumulat pentru toate ipotezele de răspundere. Răspunderea nu poate conduce însă la repararea de două ori a aceluiași prejudiciu.
c) Coeficientul de disponibilitate reprezintă un indicator de performanță a contractului, iar penalitățile și daunele aferente indisponibilității se aplică indiferent dacă coeficientul de disponibilitate depășește sau nu pragul asumat;
d)Se pastreaza cerința din contract referitoare la troleibuzele receptionate;
e) Autoritatea contractantă își menține cerința din contract de la art. 16.14;

f) Exemplu orientativ, fără perioade excluse: după recepția tuturor celor 100 de troleibuze, dacă într-o perioadă de 30 de zile sunt disponibile zilnic numai 88 de troleibuze, rezultă 2.640 vehicul-zile disponibile din 3.000 vehicul-zile posibile, respectiv un coeficient de 88%, inferior pragului de 90%. Calculul contractual se efectuează zilnic pentru întregul lot și anual pentru fiecare troleibuz; exemplul lunar are exclusiv rol ilustrativ. Perioadele de mentenanță planificată, accidente, vandalism sau alte cauze neimputabile Furnizorului se exclud conform art. 16.14.

Întrebare 13:
Solicitare de clarificare: Referitor la art. 16.10 și art. 16.11 din proiectul de contract – pragul de 10% și noțiunea de „defect sistematic"
Art. 16.10 califică drept „defect sistematic" de concepție sau de fabricație situația în care, în perioada de garanție, o avarie sau o uzură anormală se repetă la un procent mai mare de 10% din troleibuzele livrate. Vă rugăm să clarificați:

a) Dacă, pentru calificarea unei situații drept defect sistematic, se are în vedere aceeași componentă și aceeași cauză tehnică a defectului, iar nu defecte diferite ale unor componente diferite.

b) Care este perioada de referință în care se evaluează pragul de 10%: anul contractual sau întreaga perioadă de garanție.

c) Dacă din calculul pragului sunt excluse reperele și materialele consumabile și de mare uzură, astfel cum sunt definite la art. 17.3.6.1 din proiectul de contract, precum și componentele care au atins durata normală de utilizare declarată.

d) Care este raportul dintre art. 16.10, aplicabil în perioada de garanție, și art. 16.11, aplicabil ulterior acesteia, în special dacă pragul de 10% se calculează separat pentru fiecare dintre cele două ipoteze și dacă obligația prevăzută la art. 16.11 este limitată la perioada de fiabilitate declarată a agregatului în cauză.

e) Prin ce document se stabilește fiabilitatea declarată de Furnizor, la care se referă art. 16.11 — propunerea tehnică, standardul de firmă avizat potrivit art. 13.9, sau alt document.

Răspuns 13:

a) Autoritatea contractantă are în vedere aceeași componentă ca si agregat in ansamblu, nu pe componenta individuala;
b) Procentul de 10% se aplica la troleibuzele receptionate, iar cand se atinge acest prag, pe toată perioada de garantie, va fi notificat ca defect sistematic;
c) Pentru aplicarea art. 16.10 se are în vedere același agregat/subansamblu și aceeași cauză tehnică ori o cauză comună de proiectare sau fabricație; nu se cumulează defecțiuni fără legătură tehnică. Reperele consumabile, piesele de uzură și componentele care și-au atins durata normală de utilizare declarată sunt excluse, dacă defecțiunea nu rezultă dintr-un viciu de material, de proiectare ori de fabricație.;
d) Nu exista un raport direct intre cele doua articole, acestea facand referire la doua situatii diferite, respectiv defecte sistematice pe perioada de garantie si viciu de material pentru perioada de fiabilitate a materialelor componente;
e) Fiabilitatea declarată de furnizor se va stabili prin oferta tehnică.

Întrebare 14:
Solicitare de clarificare: Referitor la prevederea conform căreia, dacă mai mult de 10% dintre componentele instalate pe troleibuzele livrate prezintă defecțiuni repetate sau uzură anormală în perioada de garanție, situația este considerată „defect sistemic" de proiectare sau fabricație, vă rugăm să clarificați criteriul de aplicare a pragului de 10%.
Având în vedere durata extinsă a perioadei de garanție a vehiculelor, considerăm că aplicarea pragului de 10% pe întreaga perioadă de garanție, fără delimitări suplimentare, poate conduce la includerea unor defecțiuni determinate de uzura normală și de durata normală de viață a componentelor.

În consecință, vă rugăm să analizați și să confirmați următoarele:
a) din calculul pragului de 10% vor fi excluse piesele de uzură, consumabilele și componentele care au ajuns la sfârșitul duratei normale de viață;

b) pentru calificarea unei situații drept „defect sistemic", calculul să se refere la aceeași componentă și același tip/cauză de defect, și nu la defecte diferite ale unor componente diferite;

c) pragul de 10% să fie evaluat într-o perioadă de referință determinată, respectiv în cadrul aceluiași an calendaristic, și nu cumulat pe întreaga perioadă de garanție.
Vă rugăm să confirmați criteriile exacte utilizate pentru determinarea existenței unui „defect sistemic".
Răspuns 14:
a) Din calculul pragului de 10% vor fi excluse piesele de uzura consumabilele și componentele care au ajuns la sfârșitul duratei normale de viață;
b) Autoritatea contractantă are în vedere aceeași componentă ca si agregat in ansamblu, nu pe componenta individuala;
c) Procentul de 10% se aplica la troleibuzele receptionate, iar cand se atinge acest prag, pe toată perioada de garantie, va fi notificat ca defect sistematic.

Nu se acceptă limitarea evaluării la un singur an calendaristic. Calificarea drept defect sistematic presupune aceeași componentă/agregat și același tip sau aceeași cauză a defectului, stabilite pe baza documentelor de constatare și a analizei tehnice.

Întrebare 15:
Solicitare de clarificare: Referitor la art. 16.11, potrivit căruia anumite defecțiuni apărute după expirarea perioadei de garanție pot conduce la obligația Furnizorului de a remedia, pe cheltuiala proprie, componentele respective, vă rugăm să clarificați durata și limitele acestei obligații.
Având în vedere că obligațiile de garanție ale Furnizorului sunt aplicabile în perioada de garanție contractuală, vă rugăm să analizați posibilitatea eliminării obligației Furnizorului de a efectua, în mod automat și pe cheltuiala proprie, reparații după expirarea perioadei de garanție.
În cazul în care prevederea nu poate fi eliminată, propunem ca aceasta să fie reformulată astfel încât eventualele situații de acest tip apărute după expirarea garanției să fie analizate tehnic de către părți, iar modalitatea de remediere și repartizarea costurilor să fie stabilite de comun acord, de la caz la caz, în funcție de cauza tehnică demonstrată.
Vă rugăm să confirmați.
Răspuns 15:
Art. 16.11 se menține, cu următoarea clarificare: după expirarea garanției FULL WARRANTY, obligația Furnizorului nu operează pentru orice defecțiune, ci numai dacă se

constată cumulativ că aceeași piesă/componentă a unui agregat ori subansamblu s-a defectat la peste 10% dintre troleibuze, la un rulaj inferior fiabilității declarate și dintr-o cauză imputabilă materialului, proiectării sau fabricației. Analiza va fi realizată de o comisie tehnică mixtă, cu reprezentanți ai Achizitorului, Utilizatorului și Furnizorului, pe baza documentelor de exploatare, mentenanță și constatare. Se exclud uzura normală, consumabilele ajunse la durata normală de viață, accidentele, exploatarea necorespunzătoare și intervențiile neautorizate. Dacă sunt îndeplinite condițiile art. 16.11, remedierea revine Furnizorului pe cheltuiala sa pentru perioada de fiabilitate declarată; lipsa acordului Furnizorului asupra concluziilor nu stinge răspunderea, părțile putând recurge la o expertiză tehnică independentă ori la căile legale.

Întrebare 16:
Solicitare de clarificare: Referitor la art. 16.12, potrivit căruia Furnizorul ar urma să suporte, pe întreaga durată normală de utilizare a troleibuzului, costurile remedierii unor defecte ascunse de material, proiectare sau fabricație, vă rugăm să clarificați raportul dintre această obligație și perioada contractuală de garanție.

Întrucât o obligație de remediere gratuită aplicabilă pe întreaga durată normală de utilizare a vehiculului ar putea extinde obligațiile de garanție dincolo de perioada de garanție contractuală, vă rugăm să analizați eliminarea acestei prevederi.

În subsidiar, în cazul în care prevederea este menținută, propunem ca, după expirarea perioadei de garanție, eventualele defecte pretins ascunse să facă obiectul unei analize tehnice comune, iar responsabilitatea și modalitatea de remediere să fie stabilite prin acordul părților, în funcție de cauza dovedită a defectului, fără existența unei obligații automate și nelimitate de remediere gratuită din partea Furnizorului."
Răspuns 16:
Solicitarea de eliminare a art. 16.12 nu se acceptă. După expirarea garanției contractuale, răspunderea Furnizorului subzistă exclusiv pentru vicii ascunse de material, concepție/proiectare sau execuție, a căror cauză exista la livrare ori provine din proiectare/fabricație și care nu putea fi identificată în mod rezonabil la recepție. Existența viciului, cauza, caracterul ascuns și legătura de cauzalitate vor fi analizate de o comisie tehnică mixtă, în mod obiectiv și documentat. Nu intră în această categorie uzura normală, atingerea duratei normale de viață, accidentele, vandalismul, exploatarea contrară instrucțiunilor sau intervențiile neautorizate. Dacă viciul ascuns imputabil Furnizorului este dovedit, obligația de remediere pe cheltuiala sa se menține.

Întrebare 17:
Solicitare de clarificare: Referitor la art. 16.15, potrivit căruia Furnizorul trebuie să descrie modalitatea de remediere, atât în perioada de garanție, cât și după expirarea acesteia, pe întreaga durată normală de utilizare a troleibuzelor, a defectelor ascunse și a altor defecte de material sau proiectare, vă rugăm să clarificați natura obligațiilor Furnizorului după expirarea garanției.

Vă rugăm să confirmați că:
a) în perioada contractuală de garanție, Furnizorul va îndeplini obligațiile de remediere în conformitate cu prevederile garanției;
b) după expirarea perioadei de garanție, Furnizorul poate asigura suport tehnic, piese de schimb și servicii de reparație în condițiile comerciale convenite între părți, însă aceste servicii nu reprezintă o continuare automată și gratuită a obligațiilor de garanție."

Răspuns 17:

a) Autoritatea contractantă confirmă faptul că în perioada contractuală de garanție, Furnizorul va îndeplini obligațiile de remediere în conformitate cu prevederile garanției;
b) Autoritatea contractantă isi va mentine cerinta din Contract coroborata cu obligatiile mentionate la capitolul 3.5.4.6 din caietul de sarcini.

După expirarea garanției FULL WARRANTY, serviciile curente de suport tehnic, furnizarea pieselor și reparațiile care nu decurg dintr-un viciu ascuns, din neatingerea fiabilității declarate ori dintr-o altă obligație contractuală care supraviețuiește garanției se realizează în condiții comerciale convenite separat. Această regulă nu limitează obligațiile Furnizorului prevăzute la art. 16.11, 16.12 și 16.15 pentru cauze care îi sunt imputabile.

Întrebare 18:

Solicitare de clarificare: Referitor la prevederile privind termenul de preluare/remediere a defecțiunilor și aplicarea penalității de 3.800 lei/zi calendaristică/troleibuz în cazul depășirii termenului de remediere, vă rugăm să confirmați că aceste termene și penalități sunt aplicabile exclusiv defecțiunilor care sunt dovedite ca fiind imputabile Furnizorului.

În consecință, vă rugăm să confirmați că penalitatea nu se aplică în situațiile în care indisponibilitatea sau întârzierea remedierii este determinată, integral sau parțial, de cauze neimputabile Furnizorului, inclusiv, fără a se limita la:
- accidente sau avarii produse de terți;
- utilizarea necorespunzătoare;
- nerespectarea instrucțiunilor de exploatare sau întreținere;
- intervenții neautorizate;
- infrastructura Beneficiarului;
- lipsa accesului la vehicul ori întârzieri imputabile Beneficiarului;
- forță majoră sau alte cauze externe Furnizorului.

Vă rugăm, de asemenea, să precizați modalitatea prin care se stabilește și se documentează caracterul imputabil Furnizorului al unei defecțiuni înainte de aplicarea penalităților."

Răspuns 18:

Modalitatea prin care se stabileste si se documenteaza caracterul imputabil Furnizorului al unei defectiuni inainte de aplicarea penalitatilor este stabilita de anexele 2, 3 si 4.
Se confirmă că penalitatea prevăzută la art. 22.3 se aplică numai întârzierilor în remedierea defectelor imputabile Furnizorului. Imputabilitatea se documentează prin Cererea pentru remediere în termen de garanție - Anexa 2, nota de constatare întocmită potrivit art. 16.13, Procesul-verbal de remediere - Anexa 3 și Raportul lunar privind defectele - Anexa 4. Constatarea se face, de regulă, în prezența reprezentanților Utilizatorului și Furnizorului; dacă reprezentantul Furnizorului nu se prezintă în maximum 24 de ore de la solicitare, Utilizatorul poate întocmi nota unilateral, pe care o comunică Furnizorului. Penalitatea curge numai după expirarea termenului contractual de remediere și până la data procesului-verbal de remediere. Nu se penalizează perioadele determinate și dovedite de cauze neimputabile Furnizorului, inclusiv cazurile prevăzute la art. 22.7, lipsa accesului la vehicul imputabilă Utilizatorului și forța majoră, cu condiția notificării prompte și a limitării efectelor.

Întrebare 19:

Solicitare de clarificare: Referitor la art. 22.9 privind răspunderea Furnizorului în cazul producerii unor accidente rutiere, accidente de muncă sau incidente de siguranță publică

determinate de defecte imputabile Furnizorului, vă rugăm să clarificați întinderea răspunderii Furnizorului, în special în ceea ce privește daunele indirecte.

Pentru asigurarea unui mecanism de răspundere clar, proporțional și predictibil, vă rugăm să analizați și să confirmați că răspunderea Furnizorului va fi limitată la prejudiciile directe, reale, dovedite și aflate în legătură de cauzalitate directă cu defectul imputabil Furnizorului, astfel cum acesta este stabilit de autoritățile competente și/sau printr-o constatare tehnică relevantă.

Vă rugăm să confirmați că Furnizorul nu va fi răspunzător pentru pierderi indirecte, consecutive sau speculative, inclusiv pierderi de profit, pierderi de venituri, pierderi de oportunitate sau alte prejudicii indirecte, cu excepția cazurilor în care o astfel de răspundere este impusă în mod obligatoriu de legislația aplicabilă.

De asemenea, vă rugăm să confirmați că răspunderea Furnizorului poate fi angajată numai în măsura în care existența defectului, culpa Furnizorului și legătura directă de cauzalitate dintre defect și prejudiciu sunt stabilite în mod obiectiv și documentat."

Răspuns 19:

Solicitarea de excludere generală a daunelor indirecte nu se acceptă. Art. 22.9 se aplică numai evenimentelor rutiere, accidentelor de muncă ori evenimentelor PSI cauzate de defecte apărute în termen de garanție și imputabile Furnizorului. Răspunderea se angajează numai pentru prejudicii reale, certe și dovedite, aflate în legătură de cauzalitate cu defectul imputabil, pe baza constatărilor organelor competente și, după caz, a documentației tehnice relevante.

Întrebare 20:

Solicitare de clarificare: Referitor la cerința de la pct. 3.4.1.2 privind configurația sistemului de tracțiune și alimentarea consumatorilor auxiliari, vă rugăm să confirmați acceptabilitatea unei soluții tehnice în care tensiunea de la rețeaua de contact este convertită printr-un convertor DC/DC izolat, cu următoarele niveluri funcționale de tensiune: sub 500 V – funcționare cu putere redusă; 500–900 V – funcționare la putere nominală; peste 900 V – oprirea ieșirii pentru protecție.

Vă rugăm să confirmați că o astfel de arhitectură este acceptată, cu condiția îndeplinirii tuturor cerințelor de performanță, siguranță, compatibilitate și omologare aplicabile, inclusiv în exploatarea în condițiile specifice rețelei din București."

Răspuns 20:

Vehiculul ofertat va fi omologat ca troleibuz in conformitate cu prevederile CEE-ONU R107 – Anexa 12 si standardele in vigoare cu privire la alimentarea vehiculelor cu tractiune electrica, respectiv SR EN 50163;

Soluția descrisă nu poate fi confirmată în forma în care ieșirea se oprește la tensiuni mai mari de 900 V, deoarece documentația prevede alimentarea de la rețeaua de contact de 750 V c.c., -30%/+30%, respectiv un domeniu până la 975 V, fără a exclude regimurile tranzitorii prevăzute de standardele aplicabile. Arhitectura cu convertor DC/DC izolat este acceptabilă numai dacă vehiculul își menține funcțiile și performanțele obligatorii în întregul domeniu cerut, inclusiv protecțiile, frânarea electrică, alimentarea auxiliarelor și încărcarea SRSEE, și dacă respectarea cerințelor este demonstrată prin documentația tehnică și omologare.

Întrebare 21:
Solicitare de clarificare: Referitor la cerința de la pct. 3.4.1.2 privind roțile M+S fără cameră, jantele fără cameră, inelele de control și dispozitivul de siguranță/anti-desfacere al piulițelor roților, vă rugăm să confirmați dacă este acceptată soluția constructivă de prevenire a slăbirii piulițelor prezentată de ofertant în oferta tehnică, cu condiția ca aceasta să asigure în mod echivalent prevenirea slăbirii accidentale și exploatarea în siguranță.

Vă rugăm să confirmați că nu este obligatorie o anumită formă constructivă sau un anumit producător al dispozitivului, dacă soluția ofertată demonstrează o funcție de siguranță echivalentă.
Răspuns 21:
Autoritatea contractantă confirmă că nu este obligatorie o anumită formă constructivă sau un anumit producător al dispozitivului, dacă soluția ofertată demonstrează o funcție de siguranță echivalentă.

Întrebare 22:
Solicitare de clarificare: Referitor la cerința Nr. 28 de la pct. 3.4.1.2 privind echiparea vehiculului cu un dispozitiv de detectare a tensiunii periculoase pe caroserie, vă rugăm să confirmați acceptabilitatea următoarei soluții funcționale:
- monitorizarea în timp real a rezistenței de izolație dintre componentele de înaltă tensiune și caroserie;
- întreruperea tensiunii de înaltă tensiune atunci când valoarea izolației scade sub pragul de siguranță, prevenind transmiterea unei tensiuni periculoase către caroserie;
- utilizarea unui convertor DC/DC izolat între rețeaua de contact și circuitul de înaltă tensiune din aval, pentru separare galvanică suplimentară.

Vă rugăm să confirmați că această soluție poate fi considerată conformă cu cerința, dacă asigură o protecție cel puțin echivalentă împotriva apariției unei tensiuni periculoase pe caroserie și respectă cerințele legale și de omologare aplicabile."
Răspuns 22:
Vehiculul ofertat va fi omologat ca troleibuz in conformitate cu prevederile CEE-ONU R107 – Anexa 12.
Soluția propusă poate fi acceptată dacă asigură, în toate modurile de alimentare și funcționare, detectarea unei stări periculoase de izolație/tensiune pe caroserie, avertizarea, înregistrarea evenimentului și deconectarea sau izolarea automată a sursei, la pragurile impuse de reglementările și standardele aplicabile. Simpla existență a convertorului izolat nu înlocuiește demonstrarea funcției de protecție la nivelul întregului vehicul.

Întrebare 23:
Solicitare de clarificare: Referitor la cerința Nr. 33 de la pct. 3.4.1.2 privind prizele USB de tip A (5 V, minimum 2 A) și protecția electrică aferentă, vă rugăm să clarificați dacă este obligatorie protecția individuală pentru fiecare port USB.

Vă rugăm să confirmați că este acceptată o soluție în care mai multe porturi USB sunt protejate printr-un dispozitiv de protecție comun dimensionat corespunzător curentului și tensiunii circuitului, cu condiția ca fiecare echipament conectat să fie protejat împotriva supratensiunii și a altor condiții electrice anormale și să fie asigurată funcționarea în siguranță."

Răspuns 23:
Prizele USB vor fi dotate individual cu protectie la scurtcircuit, astfel incat echipamentele conectate sa fie protejate de supratensiuni.

Întrebare 24:
Solicitare de clarificare: Referitor la cerința Nr. 34 de la pct. 3.4.1.2 privind sistemele avansate de asistență și siguranță, vă rugăm să clarificați exact funcțiile obligatorii pentru troleibuzele destinate exploatării urbane.

În special, vă rugăm să confirmați dacă funcțiile de tip cruise control inteligent/adaptiv și menținere a benzii de circulație sunt obligatorii, având în vedere regimul predominant urban al vehiculului. DE ADAUGAT CA FUNCTIA E LA AUTOCAR

Totodată, pentru funcția de frânare automată de urgență/atenuare a coliziunii, vă rugăm să confirmați că este acceptată o soluție tehnică SUPERIOARA care îndeplinește cerințele legale aplicabile și asigură detectarea riscului de coliziune și protecția ocupanților și a utilizatorilor vulnerabili ai drumului, fără impunerea unei anumite arhitecturi sau a unui anumit furnizor de sistem."
Răspuns 24:
Autoritatea contractantă permite furnizarea unui vehicul fără un Sistem Avansat de Frânare de Urgență care intervine automat în sistemul de frânare al vehiculului, această funcționalitate nefiind considerată obligatorie la categoria de vehicule M3. Se va elimina cerința care permite personalului autorizat al operatorului să aleagă între intervenția automată a frânării și modul doar de avertizare..
Cerințele de la pct. 3.4.1.2 nr. 34 se interpretează exclusiv în limitele de aplicabilitate ale Regulamentului (UE) 2019/2144 și ale actelor delegate/de punere în aplicare pentru vehiculele M3, clasa I, la data omologării/livrării. Funcțiile de tip cruise control adaptiv și menținere automată a benzii nu sunt obligatorii dacă nu sunt aplicabile acestei categorii de vehicul. Se mențin sistemele de avertizare, asistență și protecție aplicabile categoriei ofertate, fără impunerea unei anumite arhitecturi ori a unui anumit producător.

Întrebare 25:
Solicitare de clarificare: Referitor la cerința prevăzută la pct. 3.4.1.4.6: „5 km/h pentru manevre înainte și înapoi cu ușile deschise", vă rugăm să clarificați modul de funcționare solicitat pentru sistemul de interblocare a ușilor și dispozitivul de limitare a vitezei (DLV), în raport cu cerințele de omologare aplicabile conform Regulamentului ONU nr. 107.

Dorim sa va aducem la cunostinta ca cerința privind deplasarea vehiculului cu ușile deschise la o viteză limitată la 5 km/h intră în contradicție cu cerințele obligatorii de omologare aplicabile vehiculului privind interblocarea ușilor și/sau dispozitivul de prevenire a pornirii, vor prevala cerințele obligatorii de omologare prevăzute de Regulamentul ONU nr. 107 și de legislația aplicabilă."

Vă rugăm să confirmați dacă este acceptată, ca soluție alternativă cu un nivel superior de siguranță, blocarea deplasării vehiculului atunci când ușile de serviciu sunt deschise.
În această configurație, sistemul de interblocare a ușilor/dispozitivul de prevenire a pornirii nu permite deplasarea normală a troleibuzului până la îndeplinirea condițiilor de închidere a ușilor, în conformitate cu cerințele de omologare aplicabile.

Vă rugăm să confirmați că această soluție poate fi considerată conformă în locul posibilității de deplasare cu ușile deschise la o viteză limitată la 5 km/h."

Răspuns 25:

Autoritatea contractantă acceptă ca soluție alternativă cu un nivel superior de siguranță, blocarea deplasării vehiculului atunci când ușile de serviciu sunt deschise.

Întrebare 26:

Solicitare de clarificare: Referitor la cerința de la pct. 3.4.1.8.6 privind sistemul de direcție asistată electric (EPS), vă rugăm să confirmați dacă este acceptat un sistem de direcție asistată electro-hidraulic, în care sursa de energie este electrică, iar asistarea finală a direcției este realizată hidraulic.

Vă rugăm să confirmați că această soluție poate fi considerată conformă dacă îndeplinește toate cerințele funcționale, de siguranță, fiabilitate și omologare aplicabile sistemului de direcție.

Răspuns 26:

Autoritatea contractantă confirmă că soluția privind „un sistem de direcție asistată electro-hidraulic, în care sursa de energie este electrică, iar asistarea finală a direcției este realizată hidraulic" este considerată conformă dacă îndeplinește toate cerințele funcționale, de siguranță, fiabilitate și omologare aplicabile sistemului de direcție.

Întrebare 27:

Solicitare de clarificare: Referitor la cerințele de la pct. 3.4.1.23.1 privind izolația circuitelor de înaltă tensiune, vă rugăm să confirmați acceptabilitatea unei arhitecturi în care:

- cutia bateriei este protejată printr-o carcasă izolatoare cu rezistență dielectrică adecvată tensiunii maxime de lucru a vehiculului;
- între rețeaua de contact și circuitul de înaltă tensiune din aval este utilizat un convertor DC/DC izolat, asigurând separarea galvanică;
- componentele de înaltă tensiune din aval de convertorul DC/DC izolat utilizează o concepție echipotențială față de caroserie;
- sistemul de management/monitorizare poate supraveghea starea izolației circuitului de înaltă tensiune al vehiculului.

Vă rugăm să confirmați că o astfel de soluție poate fi acceptată dacă asigură un nivel de siguranță și protecție electrică cel puțin echivalent și respectă toate cerințele legale și de omologare aplicabile.

Răspuns 27:

Vehiculul ofertat va fi omologat ca troleibuz in conformitate cu prevederile CEE-ONU R107 – Anexa 12.

Pentru cerința de la pct. 3.4.1.23.1 se admite o arhitectură tehnică echivalentă numai dacă aceasta asigură coordonat separarea galvanică, monitorizarea continuă a izolației, protecția la atingere, avertizarea și deconectarea în siguranță pentru toate sursele de înaltă tensiune, inclusiv rețeaua de contact și SRSEE. Conformitatea se demonstrează prin schema electrică, analiza de risc, fișele echipamentelor, rapoartele de încercare și documentele de omologare aplicabile.

Întrebare 28:

Solicitare de clarificare: Referitor la pct. 3.4.1.23.2 privind compatibilitatea electromagnetică a troleibuzului și a echipamentelor instalate, vă rugăm să confirmați că BMS trebuie să monitorizeze și să protejeze parametrii proprii sistemului de baterii,

inclusiv supratensiunea, subtensiunea, izolația și alte condiții de defect relevante pentru siguranța bateriei, fără a fi obligatoriu ca BMS să măsoare direct tensiunea dintre caroseria vehiculului și pământ/sol, cu condiția ca această funcție de siguranță, dacă este obligatorie, să fie asigurată la nivelul vehiculului printr-un sistem dedicat sau printr-o arhitectură de protecție echivalentă.

Răspuns 28:

Vehiculul ofertat va fi omologat ca troleibuz in conformitate cu prevederile CEE-ONU R107 – Anexa 12.

Nu este obligatoriu ca BMS să măsoare direct tensiunea dintre caroserie și pământ/sol dacă funcția este realizată, la nivelul vehiculului, de un sistem dedicat ori de o arhitectură echivalentă. Este obligatoriu ca SRSEE să fie inclus în supravegherea stării de izolație și ca informațiile de stare/defect relevante să fie transmise către BMS și/sau sistemul central de gestiune, înregistrate și utilizate pentru avertizare și protecție, cu respectarea cerințelor de compatibilitate electromagnetică și omologare.

Întrebare 29:

Solicitare de clarificare: Referitor la pct. 3.4.1.27 privind motoarele fără perii și protecțiile individuale la scurtcircuit, suprasarcină și supraîncălzire, vă rugăm să confirmați dacă, pentru motorul sistemului de direcție asistată electric/electro-hidraulic, este acceptată o soluție care
asigură protecția la scurtcircuit și suprasarcină, iar prevenirea supraîncălzirii este realizată prin proiectarea și dimensionarea termică a sistemului, fără un senzor suplimentar dedicat de temperatură.

Având în vedere că soluția ofertată este proiectată astfel încât să evite riscul de supraîncălzire în condițiile normale și previzibile de exploatare și să asigure durata de viață solicitată, vă rugăm să confirmați că un senzor separat de supraîncălzire nu este obligatoriu dacă ofertantul poate demonstra prin documentația tehnică protecția și fiabilitatea echivalentă a sistemului.

Răspuns 29:

Autoritatea contractantă confirmă că un senzor separat de supraîncălzire nu este obligatoriu dacă ofertantul poate demonstra prin documentația tehnică protecția și fiabilitatea echivalentă a sistemului.

Întrebare 30:

Solicitare de clarificare: Conform secțiunii 3.4 din Caietul de sarcini, ofertantul trebuie să depună, odată cu oferta, certificatul de omologare de tip european/RAR corespunzător mărcii, tipului și denumirii comerciale a troleibuzului ofertat. Documentația de atribuire permite, de asemenea, includerea unor eventuale diferențe de configurație într-o omologare de tip actualizată, care urmează să fie depusă înainte de obținerea numărului național de înmatriculare RAR și la recepția primului troleibuz.

Vă rugăm să confirmați ca, în etapa depunerii ofertei, să se furnizeze un certificat de omologare de tip pentru același tip de troleibuz, dar cu o capacitate energetică a sistemului SRSEE diferită de cea a vehiculului ofertat, cu condiția ca o extensie a certificatului de omologare de tip prezentat in oferta, care acoperă capacitatea energetică SRSEE efectiv ofertată și livrată, să fie obținut și depus înainte de recepția primului troleibuz.

Răspuns 30:

Autoritatea contractantă confirmă faptul că în etapa depunerii ofertei, se poate furniza un certificat de omologare de tip pentru același tip de troleibuz, dar cu o capacitate energetică a sistemului SRSEE diferită de cea a vehiculului ofertat, cu condiția ca o extensia certificatului de omologare de tip prezentat în oferta, acoperă capacitatea energetică SRSEE efectiv ofertată și livrată, să fie obținut și depus înainte de recepția primului troleibuz.

Extensia certificatului de omologare trebuie să fie emisă de autoritatea competentă și să acopere configurația exactă ofertată și livrată, inclusiv capacitatea energetică SRSEE, înainte de obținerea numărului național de registru RAR și, în orice caz, înainte de recepția primului troleibuz. Actualizarea omologării nu poate conduce la diminuarea performanțelor, dotărilor sau angajamentelor asumate prin oferta declarată câștigătoare și nu poate afecta termenul de livrare.

Întrebare 31:

Solicitare de clarificare: Având în vedere cerința prevăzută la punctul 3.4 din Caietul de sarcini, conform căreia troleibuzele ofertate trebuie să fie modele fabricate în serie, vă rugăm să clarificați modul în care Autoritatea Contractantă interpretează conceptul de „model fabricat în serie" în contextul prezentei proceduri, și anume:

Dacă, pentru a îndeplini această cerință, ofertantul trebuie să fi livrat anterior modelul ofertat de troleibuz articulat de 18 metri pe teritoriul Uniunii Europene;

Ce documente specifice trebuie să prezinte ofertantul pentru a demonstra că troleibuzul ofertat se încadrează în categoria modelelor „fabricate în serie" (de exemplu: certificatul de omologare UE de tip a vehiculului pentru modelul respectiv, liste de livrări, contracte executate).

Răspuns 31:

Vehiculul nu trebuie sa fie prototip si sa aibă cerințele de omologare din caietul de sarcini pentru vehiculul ofertat.

Prin «model fabricat în serie» se înțelege un vehicul bazat pe o platformă constructivă stabilă și repetabilă industrial, realizată în baza unor procese, desene, specificații și controale de producție definite, iar nu un prototip unicat dezvoltat exclusiv pentru această procedură. Nu se impune ca exact aceeași configurație de troleibuz articulat de 18 m să fi fost livrată anterior pe teritoriul Uniunii Europene. Cerința se poate demonstra prin certificatul de omologare de tip al platformei/modelului, documentația producătorului privind producția de serie și, după caz, declarații ale producătorului, liste de livrări sau alte documente tehnice echivalente. Configurația exactă livrată trebuie să dețină omologarea solicitată la termenul prevăzut de documentație.

Întrebare 32:

Solicitare de clarificare: In *Proiect de contract, art. 12.5 si 12.8*, Art. 12.8 impune depunerea garantiei tehnice cu minimum 30 de zile inainte de expirarea garantiei de buna executie, iar art. 12.5 prevede restituirea garantiei de buna executie in maximum 14 zile de la procesul verbal de receptie si/sau plata facturii finale. Se solicita confirmarea perioadei exacte in care ambele garantii sunt in vigoare simultan si daca se accepta un singur instrument de garantare care sa acopere ambele obligatii succesiv.

Răspuns 32:

Cele două garanții sunt distincte și trebuie să fie simultan valabile din momentul constituirii garanției tehnice, cu minimum 30 de zile înainte de expirarea garanției de bună execuție, până la restituirea efectivă a garanției de bună execuție în condițiile art. 12.5. Nu se acceptă un singur angajament financiar care transferă succesiv aceeași sumă de la o

garanție la cealaltă fără perioada de suprapunere impusă. Poate fi prezentat un singur înscris numai dacă emitentul constituie în cuprinsul său două angajamente autonome, irevocabile și necondiționate, cu valori, beneficiu, perioade de valabilitate și condiții de executare distincte, astfel încât ambele garanții să fie integral disponibile în perioada de suprapunere.

Întrebare 33:
Solicitare de clarificare: In Proiect de contract, art. 12.8 si 12.10, Se solicita confirmarea duratei maxime de valabilitate a garantiei tehnice de buna executie, avand in vedere ca aceasta trebuie mentinuta pana la iesirea din garantie a ultimului troleibuz si a bateriilor SRSEE (minimum 8 ani de la receptia fiecarui vehicul), respectiv daca durata se raporteaza la receptia individuala sau la receptia ultimului troleibuz din lot.
Răspuns 33:
Se modifică proiectul de contract în sensul că garanția tehnică de bună execuție va fi valabilă pe toată perioada de garanție FULL WARRANTY ofertată pentru troleibuz în ansamblu, respectiv până la ieșirea din garanție a ultimului troleibuz. Astfel, art. 12.8 din proiectul de contract se reformulează după cum urmează: *„Garanția tehnică de bună execuție este distinctă de garanția de bună execuție și reprezintă 10% din prețul Contractului fără TVA. Aceasta se constituie în lei prin scrisoare de garanție bancară sau instrument de garantare emis în condițiile legii, cu valabilitate până la ieșirea din garanție a ultimului troleibuz (în funcție de garanția ofertată), și se depune la sediul Achizitorului cu minimum 30 de zile înainte de expirarea garanției de bună execuție."*

Întrebare 34:
Solicitare de clarificare: In Proiect de contract art. 12.4 si 12.8, Art. 12.8 mentioneaza scrisoarea de garantie bancara sau instrument de garantare emis in conditiile legii. Se solicita confirmarea ca sunt acceptate si asigurarile de garantii emise de societati de asigurare autorizate, precum si retinerile succesive, in aceleasi conditii ca pentru garantia de buna executie.
Răspuns 34:
Pentru garanția de bună execuție sunt acceptate modalitățile prevăzute la art. 12.1 din proiectul de contract și la art. 40 din Normele aprobate prin H.G. nr. 395/2016, inclusiv asigurarea de garanții emisă de o societate de asigurări autorizată și reținerile succesive, în condițiile documentației. Pentru garanția tehnică distinctă prevăzută la art. 12.8 este acceptată și asigurarea de garanții emisă în condițiile legii, dacă instrumentul este irevocabil, necondiționat, executabil potrivit clauzelor contractuale și valabil pentru întreaga perioadă cerută. Constituirea garanției tehnice prin rețineri succesive nu se acceptă, întrucât art. 12.8 nu prevede această modalitate, iar după plata facturii finale nu mai există tranșe din care să poată fi efectuate reținerile.

Întrebare 35:
Solicitare de clarificare: Referitor la prevederile cuprinse in Proiect de contract art. 18.1 si 25.4, Se solicita precizarea momentului de la care curge termenul de 30 de zile: de la transmiterea facturii prin RO e-Factura, de la acceptarea acesteia de catre Directia Transport, sau de la semnarea procesului-verbal de receptie, precum si termenul maxim in care Directia Transport este obligata sa se pronunte asupra acceptarii facturii.
Răspuns 35:
Termenul de plată se calculează potrivit art. 6 din Legea nr. 72/2013: dacă factura este primită la data recepției/verificării sau anterior, termenul curge de la recepție/verificare;

dacă factura este primită ulterior recepției, termenul curge de la data primirii acesteia în RO e-Factura.
Pentru a evita depasirea termenului legal de efectuare a platii, se modifica art .18.1 respectiv ,,*Achizitorul va efectua plata catre furnizor in termen de maxim 30 de zile calendaristice de la data primirii facturii fiscale prin Sistemul national RO e factura (conform prevederilor OUG nr. 120/2021). Factura va fi insotita de un proces verbal de receptie, semnat de catre parti, pe baza documentelor precizate la cap. 4 si 5 din Caietul de sarcini si in ANEXA 5 la contract*".

Întrebare 36:
Solicitare de clarificare: Referitor la prevederile cuprinse in Proiect de contract art. 12.4 si 18.1, va rugam sa ne confirmati ca facturarea se poate face pe loturi partiale, la fiecare proces-verbal de receptie, si nu doar la receptia finala a intregului lot de 100 de troleibuze.
Răspuns 36:
Autoritatea contractantă confirmă că facturarea se poate face pe loturi parțiale, la fiecare proces-verbal de recepție și nu doar la recepția finală a întregului lot de 100 de troleibuze.

Întrebare 37:
Solicitare de clarificare: In *Proiect de contract art. 22.1*, Art. 22.1 prevede o penalitate de 0,04% pe zi din valoarea produselor nelivrate, raportata la graficul de livrare. Se solicita confirmarea ca baza de calcul o constituie valoarea troleibuzelor efectiv restante față de tranșa scadentă din Graficul de livrare, iar nu valoarea întregului lot nelivrat la acea dată, că plafonul „dar nu mai mult de valoarea contractului" se raportează la valoarea produselor cărora li se aplică penalitatea, precum și modul în care se aplică art. 13.6 lit. b), potrivit căruia termenul stabilit pentru aducerea produselor în conformitate „nu va modifica graficul anual de livrare contractual".
Răspuns 37:
Penalitatea de 0,04% pe zi din valoarea produselor nelivrate reprezintă o sancțiune de neindeplinire a obligatiei asumate de catre furnizor, ceea ce inseamna ca se aplica la valoarea troleibuzelor restante din tranșa scadentă din Graficul de livrare.
Plafonul menționat la art. 22.1 se raportează, conform textului contractual, la valoarea contractului, iar nu la valoarea exclusivă a produselor restante. Termenul acordat pentru aducerea produselor neconforme în conformitate, potrivit art. 13.6 lit. b), nu prelungește și nu modifică automat Graficul de livrare; orice modificare a graficului poate interveni numai în condițiile contractului și ale legislației achizițiilor publice. Penalitățile se calculează numai pentru perioada de întârziere imputabilă Furnizorului.

Întrebare 38:
Solicitare de clarificare: *In Caietul de sarcini, Anexele 1.4 si 1.5*, Anexele 1.4 si 1.5 cer definirea cantitatilor de repere si materiale consumabile pentru intreaga perioada de garantie, pe baza unui rulaj estimat de circa 70.000 km pe troleibuz pe an, iar eventualele lipsuri se livreaza gratuit. Se solicita confirmarea ca rulajul de 70.000 km/an este ferm pe toata durata garantiei si descrierea modului de tratare a depasirii acestuia.
Răspuns 38:
Autoritatea contractantă confirma definirea cantitatilor de repere si materiale consumabile pentru intreaga perioada de garantie, pe baza unui rulaj estimat de circa 70.000 km pe troleibuz pe an.
Rulajul de aproximativ 70.000 km/troleibuz/an reprezintă ipoteza contractuală de dimensionare a stocurilor și consumabilelor, nu un plafon de utilizare și nici o garanție a unui rulaj exact. Furnizorul trebuie să asigure continuitatea mentenanței și disponibilitatea

pe întreaga perioadă FULL WARRANTY; eventualele lipsuri față de necesarul dimensionat se completează fără costuri suplimentare. Depășirea rulajului estimat nu reduce obligațiile de garanție și nu generează automat un drept la costuri suplimentare; o eventuală modificare a obligațiilor poate fi analizată numai pentru o abatere substanțială, documentată, și exclusiv în condițiile legale de modificare a contractului.

Întrebare 39:
Solicitare de clarificare: In baza Legii 101/2016, va rugam sa ne confirmati cuantumul si a plafonul cautiunii aplicabile unei eventuale contestatii la CNSC pentru aceasta procedura, in raport cu valoarea estimata de 492.787.450 lei.
Răspuns 39:
Potrivit prevederilor art. 61^1 alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, în forma în vigoare la data prezentului răspuns, pentru o contestație formulată la CNSC cauțiunea se calculează ca fiind 2% din valoarea estimată a contractului.
Întrucât valoarea estimată a achiziției este de 492.787.450 lei (valoare superioară pragurilor valorice europene), procentul de 2% este limitat de plafoanele maxime stabilite de lege pentru această categorie, după cum urmează:
• Maximum 220.000 lei pentru contestațiile depuse în etapa prevăzută la art. 17 alin. (1) lit. a) (înainte de data-limită de depunere a ofertelor);
• Maximum 2.000.000 lei pentru contestațiile depuse în etapa prevăzută la art. 17 alin. (1) lit. b) (după data-limită de depunere a ofertelor).
Cuantumul concret și obligația constituirii revin în sarcina contestatorului în raport cu obiectul și etapa contestației, potrivit legii în vigoare la data sesizării CNSC.

Întrebare 40:
Solicitare de clarificare: Referitor la cerința de la pct. 3.4.1.2 privind echiparea troleibuzului cu un computer de bord cu afișaj digital multifuncțional, inclusiv cu funcție de diagnosticare la bord (OBD), vă rugăm să clarificați funcțiile minime obligatorii care trebuie integrate în afișajul/computerul de bord.
Vă rugăm să confirmați că este acceptată o soluție în care funcțiile solicitate de informare, monitorizare și diagnosticare sunt realizate prin instrumentarul și sistemele electronice de bord ale vehiculului, chiar dacă acestea nu sunt concentrate într-un singur dispozitiv fizic, cu condiția ca șoferul și personalul de service să aibă acces la informațiile și funcțiile solicitate."
Răspuns 40:
Caietul de sarcini, pct. 3.4.1.6 „Postul de conducere", 3.4.1.6.1 „Organizarea habitaclului" mentioneaza cerintele functionale ale echipamentului. Proiectarea, selectia tipului echipamentelor necesare si dotarea troleibuzului cu un astfel de sistem este in sarcina furnizorului, astfel incat sa fie indeplinite toate cerintele functionale specificate in caietul de sarcini..
Se acceptă o arhitectură distribuită, în care funcțiile de informare, monitorizare și diagnosticare sunt realizate prin mai multe echipamente electronice de bord, cu condiția ca toate funcțiile minime solicitate să fie disponibile în mod integrat, ergonomic și neechivoc conducătorului auto și personalului de service, iar datele să poată fi accesate, stocate și descărcate conform caietului de sarcini. Soluția nu trebuie să reducă funcțiile, interfețele, diagnoza ori posibilitățile de actualizare solicitate.

Întrebare 41:
Solicitare de clarificare: Referitor la cerințele de la pct. 3.4.1.6.2 privind înregistrarea, stocarea și descărcarea datelor de exploatare și diagnosticare ale troleibuzului, vă rugăm să confirmați acceptabilitatea următoarei soluții:
a) datele de exploatare și evenimentele sunt înregistrate la nivelul vehiculului. Identitatea individuală a conducătorului auto nu este înregistrată automat de vehicul; corelarea cu șoferul poate fi realizată de Operator pe baza planificării/turelor de conducere și a intervalului de exploatare al vehiculului;
b) pentru sistemul ECAS, înălțimea de referință este calibrată și memorată inițial de sistem; în cazul unei defecțiuni sau anomalii este generată o avertizare, iar parametrii pot fi verificați și reglați cu echipamentul de diagnosticare;
c) înregistrările de defect/eveniment pot conține parametrii tehnici disponibili ai vehiculului, precum starea frânării, viteza, luminile, starea ușilor și timpul evenimentului, fără obligativitatea înregistrării automate a identității șoferului;
d) numărul acționărilor pedalei de frână și ale pedalei de accelerație nu este monitorizat separat. În schimb, vehiculul poate furniza date privind consumul de energie și informații relevante pentru evaluarea stilului de conducere și optimizarea exploatării.
Vă rugăm să confirmați că această soluție este acceptată și considerată conformă cu cerințele funcționale ale documentației de atribuire.
Răspuns 41:
Autoritatea contractantă menține cerința din caietul de sarcini. Cerințele respective au fost stabilite în raport cu necesitatea Autorității Contractante de a dispune, pe durata exploatării troleibuzelor, de informații complete, obiective și verificabile privind modul de utilizare a vehiculului, apariția și evoluția evenimentelor/defecțiunilor, precum și parametrii relevanți pentru exploatarea, mentenanța și diagnosticarea acestuia.

a) Cerința urmărește ca datele de exploatare și evenimentele înregistrate de vehicul să poată fi asociate în mod direct și neechivoc cu conducătorul auto care a exploatat vehiculul la momentul respectiv.
b) Cerința Autorității Contractante nu vizează exclusiv existența unei funcții de calibrare sau diagnosticare, ci asigurarea unui mecanism prin care informațiile relevante să fie înregistrate, stocate și ulterior accesibile/descărcabile în scopul analizei exploatării și mentenanței.
c) Autoritatea Contractantă nu solicită doar existența unor informații tehnice izolate, ci un sistem de înregistrare, stocare și descărcare a datelor care să permită exploatarea acestora în scopul urmăririi comportamentului vehiculului, identificării cauzelor unor evenimente și defecțiuni și efectuării analizelor necesare pentru exploatarea și mentenanța flotei.
d) Înregistrarea acționărilor pedalelor permite efectuarea unei analize obiective și cuantificabile a modului de exploatare a vehiculului, inclusiv în scopul identificării unor comportamente de conducere care pot influența consumul de energie, uzura componentelor și necesarul de mentenanță.

Implementarea funcțiilor de identificare a conducătorului și de înregistrare a datelor se va realiza cu respectarea legislației privind protecția datelor cu caracter personal, prin limitarea accesului la persoanele autorizate, stabilirea unor perioade de păstrare justificate și aplicarea măsurilor tehnice și organizatorice adecvate. Această precizare nu diminuează cerințele tehnice și funcționale menținute prin răspuns.

Întrebare 42:
Ipoteza: În Caietul de Sarcini, la capitolul **3.4.1.5.5. Scaunele pentru calatori**, se mentioneaza: *„Dispunerea scaunelor va asigura respectarea normelor europene în*

vigoare (Regulamentul 107 CEE-ONU, Regulamentul 80 CEE-ONU).", iar la capitolul **3.4. PRODUSELE SOLICITATE SI OPERATIUNILE CU TITLU ACCESORIU NECESAR A FI REALIZATE**, se mentioneaza: „*Troleibuzele vor avea omologările pentru vehicule complete, acordate de către autorităţile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3, clasa I*".
Dorim să atragem respectuos atenția Autorității Contractante că Regulamentul CEE- ONU R 80 - Dispoziţii uniforme privind omologarea scaunelor vehiculelor mari şi acestor vehicule în ceaa ce priveşte rezistenţa scaunelor şi a sistemelor lor de ancorare, cu modificările şi completările ulterioare se aplică doar în cazul vehiculelor din categoriile M2 și M3, clasele II și III (a se vedea captura de ecran de mai jos din Regulamentul CEE-ONU R 80).

30.6.2010 RO Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 164/19

1. DOMENIU DE APLICARE

1.1. Prezentul regulament se aplică:

(a) scaunelor pentru pasageri orientate în direcția de mers, în vehiculele din categoriile M_2 și M_3, clasele II, III și B (1);

(b) vehiculelor din categoriile M_2 și M_3, clasele II, III și Bsele II, III și B (1) în ceea ce privește ancorajele scaunelor pentru pasageri și instalarea scaunelor.

Din capitolul **3.4. PRODUSELE SOLICITATE SI OPERATIUNILE CU TITLU ACCESORIU NECESAR A FI REALIZATE** rezultă că se dorește achiziționarea unor vehicule din categoria M3, clasa I.

Solicitarea de clarificare: Având în vedere cele prezentate mai sus, solicităm respectuos Autorității Contractante să elimine cerința privitoare la respectarea Regulamentului CEE-ONU R 80.
Răspuns 42:
Autoritatea contractantă acceptă eliminarea cerinței privitoare la respectarea Regulamentului CEE- ONU R 80.
În consecință, trimiterea la Regulamentul CEE-ONU nr. 80 se va elimina din cerința privind scaunele pentru călători. Rămân aplicabile Regulamentul CEE-ONU nr. 107 și toate celelalte cerințe de siguranță, rezistență și omologare incidente vehiculelor M3, clasa I, și configurației de scaune ofertate.

Întrebare 43:
Ipoteza: În Caietul de Sarcini, la capitolul **3.4.1.2 Condiţii tehnice obligatorii**, se solicita: „*sistem avansat de frânare de urgenţă (precoliziune) pentru a detecta automat o posibilă coliziune şi să activeze sistemul de frânare al vehiculului pentru frânarea vehiculului cu scopul de a evita o coliziune sau de a micşora impactul unei coliziuni*".

Solicitare de clarificare: Rugam autoritatea contractanta sa clarifice dacă sistemul trebuie să acționeze automat frânele vehiculului – inclusiv să oprească complet vehiculul, acolo unde este necesar – sau dacă este suficientă o funcție de avertizare privind coliziunea, combinată cu o intervenție automată de frânare pentru atenuarea impactului? De asemenea, am aprecia clarificări privind strategia de funcționare preconizată în

situațiile în care o frânare automată completă ar putea genera riscuri de siguranță pentru pasagerii care stau în picioare, din cauza decelerării vehiculului și a inerției.

Răspuns 43:

Autoritatea contractantă permite furnizarea unui vehicul fără un Sistem Avansat de Frânare de Urgență care intervine automat în sistemul de frânare al vehiculului, această funcționalitate nefiind considerată obligatorie la categoria de vehicule M3. Se va elimina cerința care permite personalului autorizat al operatorului să aleagă între intervenția automată a frânării și modul doar de avertizare.

Pentru vehiculul M3, clasa I, sunt obligatorii funcțiile de siguranță și asistență aplicabile categoriei și datei de omologare/livrare. Nu se solicită o funcție de frânare automată de urgență peste cerințele legale aplicabile; este acceptată soluția de avertizare și/sau atenuare a impactului prevăzută de omologarea vehiculului, fără impunerea opririi automate complete dacă aceasta nu este cerută de reglementarea aplicabilă.

Întrebare 44:

Ipoteza: În Caietul de sarcini, cap. **3.4.1.2 Condiţii tehnice obligatorii** se mentioneaza: *„Troleibuzul va respecta obligatoriu următoarele condiții: 11.- Cele 4 uși de acces pentru salonul de călători vor avea câte 2 foi fiecare, lățime minimă pentru fiecare ușă conform conform Regulamentului (UE) nr. 858/2018. Se admit și uși cu deschidere paralelă (care se deplasează glisant spre exterior și apoi lateral, paralel cu caroseria)*", iar in cap. **3.4.1.5.1 Uşile de acces** se mentioneaza: "*partea vitrată a ușilor va fi protejată de sprijinul accidental al călătorilor (în cazuri de supraaglomerare) printr-o bară de protecție poziționată în zona medie a zonei vitrate și pe diagonală. Bara va avea dublu rol, acela de bară de mână la urcarea călătorilor și rolul de protecție a geamului ușii în cazul sprijinirii de aceasta a călătorilor*".

Solicitarea de clarificare: În configurația cu usi cu deschidere paralelă, care se deplasează glisant spre exterior și apoi lateral, paralel cu caroseria, foile ușii se mișcă mai întâi spre exterior și apoi glisează lateral pentru a se deschide. Prin urmare, nu este posibil să se instaleze bara de protecție pe partea interioară a ușii în zona medie a zonei vitrate și pe diagonală. Daca s-ar instala, aceasta se va deplasa împreună cu foaia ușii (mai întâi spre exterior, apoi lateral), devenind inaccesibilă/inutilă exact în momentul îmbarcării — deci nu ar mai putea îndeplini rolul de bară de mână la urcare.

Avand in vedere ca Autoritatea Contractanta admite varianta de uși cu deschidere paralelă (care se deplasează glisant spre exterior și apoi lateral, paralel cu caroseria) va rugam sa confirmati ca pentru acest tip de usi se accepa bare de sustinere in interiorul autobuzului, in lateralul usilor, în imediata vecinătate a ușii – a se vedea imaginile.





Răspuns 44:

Definitivarea solutiei constructive a usilor de acces si a barelor de sustinere intra in sarcina Furnizorului, in functie de tipul si modul de actionare a usilor.

Pentru ușile cu deschidere paralelă se acceptă amplasarea barelor de susținere pe elementele fixe din interiorul vehiculului, în lateralul și în imediata vecinătate a ușii, dacă soluția asigură funcția de sprijin la urcare/coborâre, protecția călătorilor și a suprafețelor vitrate, nu obstrucționează golul de acces și respectă Regulamentul CEE-ONU nr. 107 și cerințele de omologare aplicabile.

Întrebare 45:

Solicitare de clarificare: Referitor la corelarea documentelor achiziției și la actele normative citate. În vederea evitării oricărei neconcordanțe în etapa de elaborare și de evaluare a ofertelor, vă rugăm să precizați:

a) Care numerotare a anexelor prevalează, având în vedere că Graficul de livrare este Anexa 8la Caietul de sarcini și Anexa 7 la proiectul de contract, iar Lista verificărilor la recepțiatroleibuzului este Anexa 6 la Caietul de sarcini și Anexa 5 la proiectul de contract, la care trimitart. 13.3 și art. 18.1 din contract.

b) Dacă Anexa 5 „DAUNE" din Caietul de sarcini face parte din documentele Contractului,aceasta nefiind enumerată la art. 7.1 din proiectul de contract.

c) Că trimiterile la „Regulamentul (UE) nr. 858/2018" și la „Regulamentul (UE) 2144/2019" vizează Regulamentul (UE) 2018/858 și, respectiv, Regulamentul (UE) 2019/2144.

d)Care sunt cerințele aplicabile dispozitivelor de remorcare, având în vedere că Regulamentul(UE) nr. 1005/2010, citat în Caietul de sarcini, a fost abrogat prin art. 18 alin. (1) dinRegulamentul (UE) 2019/2144, cu efect de la data aplicării acestuia, respectiv 6 iulie 2022; cerințele corespunzătoare figurează la poziția F8 din anexa II la Regulamentul (UE) 2019/2144.

e) Procedura și termenul de aprobare a schimbării producătorului unei componente, în aplicarea cerinței din Caietul de sarcini potrivit căreia originea și producătorul subansamblelor se păstrează pentru toate troleibuzele, schimbarea fiind posibilă numai cu acordul scris al Achizitorului, precum și dacă lipsa răspunsului într-un anumit termen valorează acord.

Răspuns 45:

a) Numerotarea anexelor este conforma fiecarui document in parte, Caiet de sarcini si Model de contract;

b) Anexa 5 «DAUNE» face parte din caietul de sarcini și, prin încorporarea caietului de sarcini la art. 7.1 pct. 1, face parte din documentele contractului, chiar dacă nu este enumerată separat între anexele proprii ale proiectului de contract. Pentru evitarea confuziei, trimiterea va fi precizată expres la corelarea documentelor.;
c) Autoritatea contractantă confirmă că trimiterile la „Regulamentul (UE) nr. 858/2018" și la „Regulamentul (UE) 2144/2019"vizează Regulamentul (UE) 2018/858 și, respectiv, Regulamentul (UE) 2019/2144;
d) Trimiterea la Regulamentul (UE) nr. 1005/2010 se elimină, acesta fiind abrogat. Dispozitivele de remorcare vor respecta cerințele aplicabile prevăzute la poziția F8 din anexa II la Regulamentul (UE) 2019/2144, actele de punere în aplicare și cerințele de omologare în vigoare pentru categoria vehiculului la data omologării/livrării.;
e) Toate troleibuzele vor fi echipate cu acelasi tip de echipamente si subansamble, iar in cazul schimbarii unei componente din vehiculul ofertat, este necesar acordul scris al achizitorului, cu conditia ca noua componenta sa fie de calitate echivalenta sau superioara. Lipsa unui răspuns în termenul de 30 de zile nu reprezintă un acord tacit. Înlocuirea poate fi realizată numai după obținerea acordului scris prealabil al Achizitorului și demonstrarea documentată a echivalenței sau superiorității tehnice, a compatibilității, omologării și menținerii tuturor obligațiilor de garanție, service și disponibilitate.

SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 17 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebare 1:
Clarificare privind retragerea vehiculului în cazul defecțiunilor la sistemul de alimentare și tracțiune din baterii

Referitor la cerința prevăzută la **pct. 3.4.1.23.3 – „Captatorii de curent"**:
„În situația apariției unor defecțiuni la sistemul de alimentare și tracțiune din baterii, troleibuzele se vor putea retrage la unitățile de exploatare alimentate din rețeaua de contact, cu acceptul furnizorului și în condiții de protecție și siguranță a călătorilor."

Vă rugăm să confirmați că, **în cazul apariției unei defecțiuni la sistemul de alimentare și tracțiune din baterii, modalitatea de retragere a troleibuzului va fi stabilită în urma analizării de către furnizor a naturii și gravității defecțiunii, precum și a stării tehnice a vehiculului**.
În urma acestei analize și cu acceptul furnizorului, retragerea la unitatea de exploatare se va putea realiza:
a) **prin deplasarea troleibuzului alimentat de la rețeaua de contact**, dacă defecțiunea sistemului de alimentare și tracțiune din baterii permite deplasarea vehiculului în condiții de siguranță; sau
b) **prin tractare**, dacă natura și gravitatea defecțiunii nu permit deplasarea vehiculului în condiții de siguranță.

Vă rugăm să confirmați că **modalitatea de retragere – prin alimentare de la rețeaua de contact sau prin tractare – va fi stabilită pentru fiecare situație în parte, în urma analizei efectuate de furnizor și cu acceptul acestuia.**

Răspuns 1:

Autoritatea contractantă accepta revizuirea cerinței din caietul de sarcini pct. 3.4.1.23.3 – „Captatorii de curent": „În situația apariției unor defecțiuni la sistemul de alimentare și tracțiune din baterii, troleibuzele se vor putea retrage la unitățile de exploatare alimentate din rețeaua de contact, cu acceptul furnizorului și în condiții de protecție și siguranță a călătorilor." și se va citi: „În situaţia apariţiei unor defecţiuni la sistemul de alimentare din baterii, troleibuzul se va putea retrage la unităţile de exploatare alimentat din reţeaua de contact, ori de câte ori sistemul de tracţiune rămâne funcţional.".

Întrebare 2:

Clarificare privind continuarea exploatării în funcție de natura și gravitatea defecțiunilor

Vă rugăm să confirmați că **apariţia unei erori, avertizări sau defecţiuni nu determină în mod automat retragerea troleibuzului din exploatare**, necesitatea și momentul retragerii urmând a fi stabilite în funcție de natura și gravitatea defecțiunii, precum și de impactul acesteia asupra funcționării și siguranței vehiculului.

În cazul **erorilor, avertizărilor sau defecțiunilor care nu afectează siguranța circulației și permit exploatarea corespunzătoare a vehiculului**, acesta va putea **continua programul de exploatare**, urmând ca verificarea și remedierea să fie efectuate după retragerea normală la unitatea de exploatare, la finalul programului.

În cazul în care **natura sau gravitatea defecțiunii nu permite continuarea exploatării în condiții de siguranță**, vehiculul va fi retras din exploatare, conform procedurilor aplicabile, **în urma analizării situației de către furnizor**.

Vă rugăm să confirmați această abordare.

Răspuns 2:

Furnizorul va stabili care sunt situațiile in care troleibuzul va fi retras din exploatare, le va evidenția in documentația troleibuzului, inclusiv in manualul conducătorului de vehicul si va realiza instruirea personalului utilizatorului in acest sens, in conformitate cu prevederile documentației de achiziție.

Furnizorul ar trebui sa explice clar, cum si când va face aceasta analiza a naturii și gravității defecțiunii, având in vedere ca troleibuzele sunt in traseu in circulație cu calatori (Ex: tipuri de defecte, mod de lucru și tratare defecte prin raportare la mesajele de avertizare din bord, modul de realizare, si confirmarea comunicației cu șoferul etc.).

➧ SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 18 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebare 1:

Art. 3.4.1.23.1 – Instalația electrică generală – traversarea stației de spălare

„Troleibuzul trebuie să se poată deplasa cu viteză redusă prin stația de spălare cu rețeaua de contact alimentată la tensiunea de maxim 80 Vcc."

Solicitare de clarificare:
Având în vedere că sistemele de tracțiune ale troleibuzelor sunt proiectate pentru funcționarea la niveluri de tensiune semnificativ mai ridicate, alimentarea sistemului de tracțiune la o tensiune de maximum 80 Vcc poate presupune adaptări constructive specifice, fără ca acestea să fie necesare pentru atingerea scopului funcțional urmărit prin cerință, respectiv deplasarea cu viteză redusă a vehiculului prin stația de spălare.

Totodată, conform cerințelor Caietului de sarcini, troleibuzul este echipat cu Sistem Reîncărcabil de Stocare a Energiei Electrice (SRSEE), care permite deplasarea autonomă a vehiculului, independent de rețeaua de contact.

În aceste condiții, **vă rugăm să confirmați că, pentru îndeplinirea cerinței privind deplasarea cu viteză redusă prin stația de spălare, este acceptată ca soluție echivalentă deplasarea troleibuzului în regim autonom, utilizând energia stocată în SRSEE, fără alimentarea sistemului de tracțiune de la rețeaua de contact la tensiunea de maximum 80 Vcc.**

În caz afirmativ, vă rugăm să confirmați că cerința privind alimentarea de la rețeaua de contact la maximum 80 Vcc nu va constitui o condiție obligatorie pentru demonstrarea conformității tehnice a troleibuzului ofertat.
Răspuns 1:
Autoritatea confirmă că cerința privind alimentarea de la rețeaua de contact la maximum 80 Vcc nu va constitui o condiție obligatorie pentru demonstrarea conformității tehnice a troleibuzului ofertat și acceptă funcționarea prin stația de spălare in regim autonom.

Întrebare 2:
Art. 3.5.1.1 – Garanția SRSEE – rulajul anual în regim autonom
CS stabilește un rulaj mediu anual de aproximativ 70.000 km pentru fiecare troleibuz, utilizat inclusiv la calculul stocului de materiale, piese, agregate și consumabile pentru perioada de garanție, iar pentru bateriile SRSEE solicită o garanție de minimum **8 ani**.

În același timp, Caietul solicită o autonomie de minimum **20 km**, iar sistemul de monitorizare trebuie să permită evidențierea separată a kilometrilor parcurși în regim de alimentare din rețea și a celor parcurși în autonomie.

Solicitare de clarificare:
Având în vedere că gradul de utilizare a SRSEE influențează în mod direct numărul de cicluri de încărcare/descărcare, degradarea bateriilor, dimensionarea sistemului și condițiile în care poate fi asumată garanția de minimum 8 ani solicitată prin Caietul de sarcini, **vă rugăm să precizați care este rulajul anual estimat al unui troleibuz în regim autonom, utilizând energia stocată în SRSEE, din rulajul mediu total de aproximativ 70.000 km/an/troleibuz indicat în documentația de atribuire.**

În cazul în care nu poate fi stabilită o valoare exactă, vă rugăm să indicați **rulajul anual maxim estimat în regim autonom sau ponderea maximă estimată a funcționării în regim autonom din rulajul anual total**, care va putea fi avută în vedere de ofertanți, în mod unitar, la dimensionarea SRSEE și la asumarea garanției de minimum 8 ani.

Aș adăuga aici încă o întrebare, fiind foarte importantă contractual:
Totodată, vă rugăm să confirmați dacă obligația ca SRSEE să asigure autonomia minimă de 20 km se menține pe întreaga perioadă de garanție de minimum 8 ani a bateriilor și, în caz afirmativ, să precizați condițiile de verificare a acestei autonomii (grad de încărcare inițial/final, încărcarea vehiculului, temperatura ambientală, utilizarea instalației HVAC și ceilalți consumatori auxiliari).
Răspuns 2:
Traseele propuse pentru exploatarea troleibuzelor sunt prevăzute în Studiul de oportunitate și Studiul de trafic aprobate prin HCGMB nr. 250 din 30.07.2025.
Majoritatea troleibuzelor vor fi alocate pe linii de troleibuz existente, ale căror trasee urmează să fie prelungite pe distanțe relativ reduse, ce vor fi parcurse în regim autonom, pe baterie. Traseele propuse pentru operarea troleibuzelor articulate cu autonomie sunt prezentate în Tabelul 5.5.1. „Trasee propuse pentru operarea troleibuzelor articulate cu autonomie" din Studiul de oportunitate.
De asemenea, sunt prevăzute două linii de autobuz care urmează să fie convertite în linii de troleibuz. Acestea utilizează, pe anumite tronsoane, infrastructura existentă de contact pentru troleibuze, pe o proporție de peste 50% din lungimea traseului, fiind prezentate la finalul Tabelului 5.4.3. „Linii de troleibuz și autobuz – distribuție și suprapunere cu rețeaua de contact" din Studiul de oportunitate. Traseele și distanțele prezentate în documentația de studiu pot suferi modificări în funcție de configurația finală a rețelei și de condițiile de exploatare.
Totodată, pentru referință asupra condițiilor actuale de exploatare, Tabelul 2.1-2. „Linii de troleibuz" din Studiul de trafic prezintă liniile de troleibuz existente, inclusiv distanțele parcurse în regim autonom pe traseele actuale."
Referitor la autonomia asigurata de bateriile de tractiune de 20 de km la finalizarea garantiei de 8 ani, acestea trebuie sa se respecte pe toata perioada de 8 ani de garantie. In sens contrar se considera defect in termen de garantie si va fi remediat de furnizor pe raspunderea si costurile sale. Conditiile de verificare sunt aceleasi ca si la receptia troleibuzului.

Întrebare 3:
3.4.1.5.5. Scaunele pentru calatori
Scaunele pentru calatori vor fi realizate din material armat cu fibră de sticlă sau mase plastice cu tratament antistatic, proprietăţi antigraffiti, vopsea înglobată şi antivandalism cu fete tapitate (spatar si sezut) detasabile, pentru curatarea periodica sau inlocuirea in timp a celor uzate.

Dispunerea scaunelor va asigura respectarea normelor europene în vigoare (Regulamentul 107 CEE-ONU, **Regulamentul 80 CEE-ONU**).

Solicitare de clarificare:
Încercarea la rezistentei la colizune a scaunelor cf CEE ONU R80 solicitată în caietul de sarcini nu este obligatorie pentru vehiculele urbane din categoria 1 din clasa M3 care fac obiectul achizitiei, deoarece aceste vehicule sunt concepute pentru transportul pasagerilor în poziție predominant în picioare, iar scaunele nu sunt supuse acelorași cerințe de siguranță la impact precum vehiculele din clasa II si III.

Pentru conformitatea cu dispozitiile de reglementare aplicabile procedurii europene de omologare de tip a vehiculelor care urmeaza a fi achizitionate, sunt aplicabile dispozitiile

CEE ONU R17 privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește scaunele si ancorajele in podea – certificare care îndeplinește cerințele relevante de rezistență și siguranță ale scaunelor pentru transportul public urban.

Regulamentul CEE-ONU R107 reglementează și el aspecte legate de dispunerea scaunelor și siguranța acestora în vehiculele din categoria M3.

În consecință, este necesara corelarea cu dispozitiile obligatorii europene, respective inlocuirea din textul cerintei a Regulamentul 80 CEE-ONU cu Regulamentul CEE-ONU R17.

Solicitam autoritatii contrctante sa coreleze cerinta cu dispozitiile obligatorii privind omplogarea de tip pentru vehiculele urbane din categoria 1 din clasa M3 care fac obiectul achizitiei, sens în care vă solicităm sa ieliminați din cerinta ref. la Regulamentul 80 CEE-ONU.

Răspuns 3:

Conform caietului de sarcini nu se solicita tapiterie. Autoritatea contractantă accepta eliminarea referirilor la CEE-ONU R80 din caietul de sarcini pct. 3.4.1.5.5. Scaunele pentru calatori.

Întrebare 4:

3.4.1.2 Condiţii tehnice obligatorii

24. Echiparea troleibuzelor cu echipamente **compatibile cu Sistemul Automat de Taxare aflat in functiune la Achizitor/Utilizator,** pentru validarea cardurilor de transport utilizate în sistemul de taxare cu respectarea standardelor ISO/IEC 14443 tip A şi Mifare, sau echivalent, cu transmiterea datelor on-line. Este obligatoriu ca validatoarele sa accepte plata directa cu card bancar contactless.

și

3.4.1.38.8. Sistem automat de taxare

Troleibuzele se vor echipa cu instalație automată de taxare, compatibilă cu cea aflată în exploatare la Utilizator, care trebuie să fie alcătuită din minim **4 echipamente de validare a cardului contactless,** montate pe barele de mână curentă verticale din dreptul fiecăreia din cele 4 uși, echipament de comunicație, consolă de bord (se acceptă virtuală, integrată în CGMV), antenă wireless, receptor GPS. Toate acestea vor fi compatibile cu cele aflate în exploatare la Utilizator.

Este obligatoriu ca validatoarele să accepte plata directă cu card bancar contactless, iar sistemul instalat pe troleibuz să fie total compatibil cu soluția de plată implementată la entitatea contractantă.

În cadrul documentelor de livrare, **Furnizorul va pune la dispoziție proiectul de amplasare a validatoarelor în salon, a consolei de bord** în cabina de conducere și a antenei pe acoperiș cât și tipul cablurilor aferente sistemului automat de taxare, ce se vor instala pe troleibuz de către Furnizor.

Echipamentele pentru validarea cardurilor vor avea activată funcția de validare a cardurilor bancare.

Sistemul automat de taxare instalat pe troleibuz va fi complet integrat funcțional cu Sistemul automat de taxare aflat în exploatare la Utilizator. Aceasta va constitui proba de recepție la livrarea troleibuzelor.

Solicitare de clarificare:
In vderea integrarii native a echipamentelor ITS in sistemul de management al utilizatorului, este necesar ca autoritatae contractanta sa furnizeze detalii privind acest sistem si detaliile operatorului economic responsabil de implementarea, administrarea/mentenanta acestui sistem (dacă est cazul), sens în care solicitam autoritatii contractate sa puna la dispozitia ofertantillor detaliile privind numele si datele de contact ale operatorului economic responsabil de implementarea, administrarea/ mentenanta sistemului de management al flotei/sistemul automat de taxare aflat in functiune la achizitor/utilizator in vederea compatibilitatii si/sau integrarii native.

De asemenea, vă rugăm să confirmați dacă, pentru componenta software/back-office, **este acceptată utilizarea unei alte aplicații back-office instalate ăe troleibuze decât cea aflată în prezent în exploatare**, cu condiția ca aceasta să îndeplinească integral cerințele Caietului de sarcini și să asigure **compatibilitatea și interoperabilitatea deplină cu sistemele aflate în exploatare la Utilizator.**

Răspuns 4:

La nivelul Municipiului Bucuresti, serviciul de transport public de suprafata este prestat cu un parc de aproximativ 1600 de vehicule echipate cu Sistem Automat de Taxare.
Prestarea serviciului se realizeaza de catre compania de transport desemnata in baza contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public nr. 7/29.07.2021.
O mare parte din aceste vehicule sunt echipate cu Sistem Automat de Taxare achizitionat la nivelul anului 2005 printr-o licitatie publica internationala, finantata prin cofinantare C.G.M.B. si B.E.I., aprobata prin Legea 490/2001, lege ce a ratificat acordul de imprumut precum si prin Acordul de Imprumut Subsidiar nr. 286/2002 incheiat intre Ministerul Finantelor Publice, R.A.T.B. si C.G.M.B.
Furnizorul Sistemului Automat de Taxare, desemnat ca si castigator al licitatiei, a fost asocierea UTI INTERNATIONAL – AP TRANS SA – APB PRODATA LTDA – UTI RETAIL SOLUTIONS SRL.
Toate activitatile de mentenanta, reparatii si dezvoltari software ulterioare se realizeaza de catre furnizorul Sistemului Automat de Taxare.
Sistemul Automat de Taxare a fost implementat atat la nivelul parcului de vehicule, cat si la nivelul structurilor de comercializare a titlurilor de calatorie, control, precum si prelucrare a datelor la nivel de backoffice, respectiv baze de date, raportare, implementare oferte tarifare, mecanisme antifrauda, customer service, integrare cu alti operatori de transport.
Ulterior achizitiei Sistemului Automat de Taxare initial, Autoritatea Contractanta Municipiul Bucuresti a achizitionat prin mai multe contracte atribuite in baza unor proceduri de achizitie publica, un numar de 852 vehicule de transport public de calatori, respectiv 400 autobuze Otokar, 130 autobuze Mercedes Citaro Hybrid, 100 tramvaie Astra Imperio, 100 autobuze electrice ZTE Granton, 100 troleibuze Solaris, 22 troleibuze Yutong. Toate aceste vehicule noi, aflate inca in termenul de garantie, sunt echipate cu Sistem Automat de Taxare compatibil cu sistemul achizitionat initial in anul 2005.
In prezent, la nivelul Municipiului Bucuresti, sunt in exploatare un numar de 852 vehicule noi, aflate in termen de garantie, echipate cu Sistem Automat de Taxare de catre furnizorii vehiculelor, sistem total compatibil din punct de vedere tehnic si functional cu Sistemul Automat de Taxare initial existent pe vehiculele vechi.
Toate sistemele instalate pe cele 852 de vehicule nou achizitionate, accepta plata cu card bancar de tip contactless.

Cerintele documentatiei de atribuire din prezenta procedura sunt aceleasi cu cerintele anterioare din toate documentatiile de atribuire care au stat la baza achizitionarii celor 852 de vehicule noi de catre Municipiul Bucuresti.
Ofertantii si furnizorul vehiculelor trebuie sa se asigure ca in momentul receptiei vehiculelor, acestea sunt echipate cu Sistem Automat de Taxare care sa respecte toate cerintele cap. 3.4.1.31.8 si ca sistemul instalat pe troleibuze va fi complet integrat functional cel putin cu Sistemul Automat de Taxare aflat in exploatare la utilizator. Acest lucru va constitui proba de receptie la livrarea troleibuzelor.

Întrebare 5:
Parcurs mediu anual / exploatarea în regim autonom
Având în vedere că documentația de atribuire nu conține informații concrete privind parcursul mediu anual al vehiculelor, acesta putând fi dedus doar prin raportare la cerința privind garanția minimă de 5 ani sau 350.000 km, pentru elaborarea corectă a planului de mentenanță și determinarea costurilor aferente este necesară precizarea parcursului estimat al vehiculelor.

Totodată, pentru dimensionarea și configurarea corespunzătoare a sistemului de baterii, astfel încât acesta să răspundă necesităților reale de exploatare ale Autorității Contractante în regim autonom, în afara rețelei de contact, sunt necesare informații privind parcursul estimat în acest regim.

Solicitare de clarificare:
În consecință, solicităm Autorității Contractante să precizeze:
a) parcursul mediu anual estimat pentru un troleibuz sau să confirme că, în scopul elaborării ofertei, se va lua în considerare un parcurs mediu anual de 70.000 km/troleibuz;

b) parcursul mediu estimat zilnic și lunar pentru un troleibuz;

c) din parcursul menționat la pct b), numărul estimat de kilometri care vor fi parcurși zilnic și lunar în regim autonom, în afara rețelei de contact, precum și, dacă este cazul, lungimea maximă estimată a unui tronson continuu parcurs în regim autonom.
Răspuns 5:
Conform CS cap 3.5.1.1 Pentru calculul stocului de materiale, piese de schimb, agregate, consumabile, in perioada de garantie ofertata, ofertantul va lua in considerare un rulaj mediu anual pentru fiecare troleibuz de aproximativ 70.000 km.
Traseele propuse pentru exploatarea troleibuzelor sunt prevăzute în Studiul de oportunitate și Studiul de trafic aprobate prin HCGMB nr. 250 din 30.07.2025.
Majoritatea troleibuzelor vor fi alocate pe linii de troleibuz existente, ale căror trasee urmează să fie prelungite pe distanțe relativ reduse, ce vor fi parcurse în regim autonom, pe baterie. Traseele propuse pentru operarea troleibuzelor articulate cu autonomie sunt prezentate în Tabelul 5.5.1. „Trasee propuse pentru operarea troleibuzelor articulate cu autonomie" din Studiul de oportunitate.
De asemenea, sunt prevăzute două linii de autobuz care urmează să fie convertite în linii de troleibuz. Acestea utilizează, pe anumite tronsoane, infrastructura existentă de contact pentru troleibuze, pe o proporție de peste 50% din lungimea traseului, fiind prezentate la finalul Tabelului 5.4.3. „Linii de troleibuz și autobuz – distribuție și suprapunere cu rețeaua de contact" din Studiul de oportunitate. Traseele și distanțele prezentate în documentația de studiu pot suferi modificări în funcție de configurația finală a rețelei și de condițiile de exploatare.

Totodată, pentru referință asupra condițiilor actuale de exploatare, Tabelul 2.1-2. „Linii de troleibuz" din Studiul de trafic prezintă liniile de troleibuz existente, inclusiv distanțele parcurse în regim autonom pe traseele actuale."

Întrebare 6:

3.5.1.1 Considerații generale privind garanția / 3.5.1.3 Activitatea de întreținere și mentenanță planificată

Caietul de sarcini prevede obligația Furnizorului de a acorda asistență tehnică, training personal cu certificare, SDV-istica și documentația necesară până la obținerea de către Utilizator a autorizării/licențierii RAR pentru activitățile de service, precum și obligația de a desemna un responsabil pentru activitatea de service și de a asigura „permanența" pentru efectuarea intervențiilor în perioada de garanție. De asemenea, pentru perioada de garanție tip full warranty, Furnizorul va supraveghea și asigura avizarea operațiunilor și a calității execuției, cu asumarea responsabilității asupra acestora.

Totodată, prin pct. 7 din Anexa 7 se solicită asumarea angajamentului potrivit căruia „prestatorul activității de remediere defecțiuni în termenul de garanție se va autoriza RAR până la recepția primului troleibuz, în locațiile utilizatorului".

Solicitare de clarificare:

Având în vedere că documentația nu stabilește în mod neechivoc modalitatea concretă de organizare a activităților de service în perioada de garanție, iar aceste informații sunt necesare pentru dimensionarea personalului, echipamentelor și costurilor aferente, **solicităm Autorității Contractante să clarifice/confirme următoarele:**

a) Prin obligația Furnizorului de a asigura „permanența" pentru efectuarea intervențiilor în perioada de garanție se solicită prezența permanentă a unui specialist/responsabil de service al Furnizorului la locația/locațiile Utilizatorului sau este acceptată asigurarea asistenței tehnice de la distanță, cu prezența personalului Furnizorului la locațiile Utilizatorului pentru reviziile planificate și în cazurile în care natura defecțiunii impune intervenția acestuia? În cazul în care se solicită prezența permanentă, vă rugăm să precizați programul în care aceasta trebuie asigurată și dacă Utilizatorul va pune la dispoziția personalului Furnizorului un spațiu corespunzător de birou desfășurării activității.

b) Vă rugăm să confirmați dacă, după instruirea și autorizarea corespunzătoare, **operațiunile curente de întreținere și remedierea defecțiunilor minore pot fi efectuate de personalul Utilizatorului**, în locațiile acestuia, utilizând SDV-urile, echipamentele și documentația puse la dispoziție de Furnizor și beneficiind de asistența tehnică a acestuia.

c) Vă rugăm să clarificați **cerința „prestatorul activității de remediere defecțiuni în termenul de garanție"** prevăzut la pct. 7 din Anexa 7.

d) Vă rugăm să precizați dacă toate intervențiile în perioada de garanție, inclusiv reparațiile complexe/majore, trebuie efectuate în locațiile Utilizatorului sau dacă, pentru intervențiile care din punct de vedere tehnic nu pot fi realizate în aceste locații, este permisă și efectuarea acestora într-o altă unitate de service corespunzător autorizată (in corelare cu art, 5.2 pct II si art. 16.5 din proiectul de contract)

e) Vă rugăm să precizați **numărul și locațiile de exploatare/service în care vor fi repartizate cele 100 de troleibuze**, respectiv dacă acestea vor fi exploatate și întreținute într-o singură locație sau în mai multe locații ale Utilizatorului și, în acest din urmă caz, numărul estimativ de vehicule care va fi alocat fiecărei locații.

Răspuns 6:

a) Autoritatea contractantă menține cerința din caietul de sarcini. Programul în care aceasta trebuie asigurată este 24/24 si 7/7 zile. Se va pune la dispoziția furnizorului un spațiu aferent desfășurării activității.
b) Da, pe bază de comandă din partea furnizorului acceptată de utilizator, conform caietului de sarcini pct 3.5.4.3 „Remedierea defecțiunilor în termen de garanție din vina furnizorului pot fi efectuate la solicitarea acestuia și de către personalul autorizat al utilizatorului, contra cost, pe răspunderea și costurile Furnizorului, sub supravegherea acestuia. Utilizatorul poate refuza prestarea anumitor activități de remediere dacă acestea depășesc gradul de complexitate și autorizarea necesară. Utilizatorul va transmite tariful de manopera aprobat de conducerea societatii.";
c) Activitatea de remediere a defecțiunilor în termenul de garanție este în sarcina furnizorului sau al altui operator economic desemnat de către acesta(subcontractant), dacă este cazul, care trebuie să se autorizeze RAR până la recepția primului troleibuz.
d) Toate intervențiile se vor face conform cap. 3.5.4.4 din CS „Activitatea de remediere a defecţiunilor care nu se pot efectua în unităţile utilizatorului în termen de garanţie din vina furnizorului"
e) Toate cele 100 de troleibuze vor fi distribuite în cele 4 depouri de troleibuze(Berceni, Bujoreni, Vatra Luminoasă și Bucureștii Noi). Numărul de vehicule repartizat pe fiecare depou în parte va fi stabilit până la recepția primului troleibuz.

Întrebare 7:

TERMENUL LIMITĂ PENTRU DEPUNEREA OFERTELOR

Conform anunțului de participare publicat în SEAP, termenul-limită pentru depunerea ofertelor este **05.10.2026**, iar răspunsul consolidat la solicitările de clarificări urmează să fie publicat cu numai **11 zile înainte de acest termen**, într-o zi nelucrătoare.

Solicitare de clarificare:

Având în vedere complexitatea ridicată a documentației și a obiectului contractului, precum și faptul că platforma SEAP a prezentat disfuncționalități tehnice timp de mai multe zile, perioada efectiv disponibilă pentru pregătirea ofertelor este semnificativ redusă.

În plus, răspunsurile la clarificări pot necesita **modificarea sau completarea soluțiilor tehnice și financiare** și pot influența inclusiv decizia unor operatori economici de a participa. Pentru ofertanții nerezidenți este necesar și timpul suplimentar pentru **traducerea în limba română a documentelor ofertei și pregătirea traducerilor autorizate/certificate ale documentelor justificative.**

În vederea asigurării unei **concurențe efective și a participării unui număr cât mai mare de operatori economici**, solicităm respectuos Autorității Contractante **prelungirea termenului-limită de depunere a ofertelor cu minimum 15 zile**, pentru a permite pregătirea unor oferte complete și conforme cu documentația de atribuire și cu răspunsurile la clarificări.

Răspuns 7:

Termenul de depunere a ofertelor a fost prelungit până la data de 15.10.2026. A se vedea în acest sens "*Clarificare din oficiu automata*" postată în SEAP în data de 18.09.2026.

Întrebare 8:
PLATA ÎN AVANS
Fișa de date a achiziției și proiectul de contract **nu prevăd acordarea unei plăți în avans Furnizorului**, plata fiind corelată cu livrarea și recepționarea produselor.

Solicitare de clarificare:
Având în vedere prevederile **H.G. nr. 264/2003 privind stabilirea acțiunilor și categoriilor de cheltuieli, criteriilor, procedurilor și limitelor pentru efectuarea de plăți în avans din fonduri publice**, precum și complexitatea și valoarea contractului, apreciem că acordarea unui avans este justificată de necesitatea angajării, încă de la începutul executării contractului, a unor costuri semnificative pentru achiziția materiilor prime, componentelor și echipamentelor necesare demarării și susținerii producției celor **100 de troleibuze articulate.**

Acordarea unui avans, cu respectarea condițiilor legale și cu constituirea garanțiilor corespunzătoare, este de natură să reducă necesarul de finanțare suportat integral de Furnizor pe perioada de producție și, implicit, **costurile de finanțare care ar trebui reflectate în prețul ofertat.**

Totodată, o asemenea facilitate poate contribui la **creșterea numărului operatorilor economici participanți la procedură și la asigurarea unei concurențe efective**, cu efect favorabil asupra nivelului prețurilor ofertate și, în consecință, asupra utilizării eficiente a fondurilor publice.

Având în vedere cele de mai sus, precum și condițiile prevăzute în cadrul unor proceduri anterioare derulate de Municipiul București pentru achiziția de mijloace de transport public, **solicităm respectuos Autorității Contractante modificarea documentației de atribuire și a proiectului de contract în sensul introducerii posibilității acordării Furnizorului a unui avans de până la 30% din valoarea contractului, în condițiile H.G. nr. 264/2003, cu modificările și completările ulterioare, și cu constituirea de către Furnizor a garanției pentru restituirea avansului, în condițiile prevăzute de legislația aplicabilă.**
Răspuns 8:
Autoritatea contractantă nu va acorda avans. HG nr. 264/2003 și Legea nr. 273/2006 permit acordarea avansurilor numai în condițiile și limitele stabilite de lege, dar nu instituie obligația autorității de a include un asemenea mecanism în fiecare contract. Documentația de atribuire și proiectul de contract prevăd plata produselor și serviciilor după recepție, iar aceste prevederi se mențin.

↓ SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 19 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Documentația de atribuire stabilește, pe de o parte, un termen contractual de 20 luni și un termen maxim de 18 luni pentru livrarea integrală a celor 100 de troleibuze, iar, pe de altă parte, acordă punctajul maxim aferent factorului de evaluare 2.3 – „Capabilitatea de livrare" pentru livrarea întregului lot într-un termen de cel mult **10 luni.**

Aceste termene trebuie însă analizate în corelare cu calendarul efectiv al procedurii de atribuire, termenul de implementare al proiectului finanțat, durata necesară activităților de integrare nativă a echipamentelor ITS în sistemul existent la utilizator, punere în funcțiune și recepție, **precum și cu capacitatea reală de producție și livrare rezultată din consultările de piață organizate chiar de Autoritatea Contractantă**.

În acest context, apreciem necesară clarificarea și reanalizarea calendarului stabilit prin documentația de atribuire, astfel încât acesta să asigure atât posibilitatea finalizării **în condiții reale** a proiectului finanțat, cât și stabilirea unor cerințe și factori de evaluare care să reflecte capacități reale și sustenabile de producție și livrare, iar nu asumarea unor termene excesiv de optimiste exclusiv în scopul obținerii punctajului aferent.

În concret, prevederea unui termen maxim de livrare de 18 luni, prin raportare la data-limită de 31.12.2028 stabilită pentru implementarea proiectului, în condițiile în care calendarul estimativ al procedurii prevede finalizarea evaluării ETF la data de 05.06.2027, lasă o marjă extrem de redusă pentru finalizarea procedurii de atribuire și pentru toate activitățile care trebuie realizate ulterior livrării produselor.

În mod esențial, data de 31.12.2028 nu reprezintă numai termenul până la care trebuie livrate cele 100 de troleibuze. Potrivit CS, până la această dată trebuie realizate și recepționarea, punerea în funcțiune a produselor, efectuarea plăților și includerea cheltuielilor în cererile de plată sau de rambursare. Prin urmare, cele 18 luni nu pot fi consumate integral pentru producție și livrare, fiind necesară rezervarea unui interval suficient pentru parcurgerea tuturor etapelor ulterioare necesare finalizării managementului de proiect/decontării proiectului, deși în cazul real al procedurii publicate în SEAP se asumă în mod ideal absența oricăror contestatii și semnarea contractului imediat după atribuire.

De altfel**, Fișa de date stabilește o durată contractuală de 20 de luni pentru livrare, activități tehnice de testare și recepție a produselor**, în timp ce Furnizorul trebuie să livreze produsele într-un termen de **maximum 18 luni calculat din luna următoare semnării contractului**. Această structură confirmă că activitățile tehnice, recepția și celelalte operațiuni necesare finalizării contractului reclamă un interval distinct față de perioada efectivă de producție și livrare.

Astfel, între fișa de date și caietul de sarcini există necorelări evidente, **iar prin raportare la realitatea calendarului achiziției prezente, rezultă doar 18 luni de la data finalizării evaluarii si constrangerea privind finalizarea la 31.12.2028.**

Impunerea prin caietul de sarcini a unui termen de livrare de 18 luni probează o discrepanță evidentă prin raportare la calendarul efectiv al procedurii de atribuire publicate în SEAP. Orice decalare a atribuirii și semnării contractului – inclusiv ca urmare a perioadei necesare evaluării ofertelor, solicitărilor de clarificări, **eventualelor contestații împotriva rezultatului procedurii** și plângerilor – reduce în mod corespunzător perioada efectiv disponibilă pentru producție, livrare și finalizarea tuturor operațiunilor necesare decontării proiectului.

Relevanța acestei necorelări este accentuată de rezultatele consultării de piață organizate anterior lansării procedurii. Stabilirea graficului de livrare a reprezentat în mod expres unul dintre obiectivele consultării pieței, Fișa de date menționând Raportul consultării pieței nr. 145065/02.10.2024, având ca obiect determinarea valorii estimate și a graficului de livrare, precum și consultarea ulterioară privind conținutul Caietului de sarcini, finalizată prin Raportul nr. 78119/01.07.2026.

Or, în urma consultării de piață din anul 2024, termenul **cel mai redus de livrare indicat a fost de 14–16 luni.** În aceste condiții, stabilirea în prezenta procedură, în cadrul factorului de evaluare 2.3, a unui termen de cel mult 10 luni pentru obținerea punctajului maxim nu apare corelată cu informațiile obținute chiar de Autoritatea Contractantă de la piața de profil. Diferența este semnificativă: termenul recompensat cu punctaj maxim este cu minimum 4 luni mai scurt decât cel mai redus termen rezultat din consultarea pieței.

O asemenea configurare a factorului de evaluare poate determina ofertanții, pentru a evita pierderea celor 10 puncte alocate acestuia, să își asume în mod artificial termene de livrare care nu corespund capacității reale și sustenabile de producție, cu transferarea riscului în etapa executării contractului.

Mai mult, din **raportul aferent consultării de piață din 15.05.2026, MC1037815**, pus la dispoziția operatorilor economici, nu rezultă în mod transparent care au fost observațiile concrete formulate de participanți cu privire la termenul realist de producție și livrare și nici modul în care aceste observații au fost avute în vedere la stabilirea actualului termen maxim de 18 luni, respectiv a pragului de 10 luni pentru obținerea punctajului maxim.

Necesitatea stabilirii unui calendar realist de livrare nu este, de altfel, o problemă nouă în achizițiile Municipiului București. În **cadrul procedurii CN1045960 din anul 2022**, având ca obiect achiziția a 100 de troleibuze de 12 m, termenul de livrare prevăzut inițial de documentația de atribuire a făcut obiectul contestațiilor operatorilor economici, iar problematica termenului realist de livrare a fost soluționată prin **Decizia CNSC nr. 1948/C3/2064,2074**, cu consecinta ajustării termenului pentru livrarea celor 100 de vehicule **la 24 de luni**.

Este cu atât mai necesară justificarea actualei opțiuni cu cât prezenta procedură privește 100 de vehicule articulate de 18 m (un vehicul mai mare, cu timp de producți mai mare), cu autonomie de minimum 20 km, iar Autoritatea Contractantă a organizat din nou o consultare de piață având printre obiective tocmai determinarea graficului realist de livrare.

Mai mult, **termenul de 31.12.2028 nu reprezintă termenul general de finalizare al apelului de finanțare**, ci termenul stabilit pentru proiectul care face obiectul prezentei proceduri, existând **în cadrul aceluiași apel proiecte ale Municipiului București cu**

perioade de implementare care se extind până la 31.12.2029 – proiectul PMB privind extinderea rețelei de tramvai pe artera Prelungirea Ghencea, cod SMIS 351095, are perioada de implementare 04.12.2025–31.12.2029, iar proiectul având cod SMIS 351014 are, de asemenea, termen de implementare 31.12.2029.

Față de cele prezentate supra, solicităm Autorității Contractante:

Întrebare 1:
să precizeze dacă a analizat și/sau a inițiat demersurile rezonabile și necesare pentru prelungirea perioadei de implementare a proiectului SMIS 351096 până la 31.12.2029, **având în vedere calendarul actual al procedurii care permite efectiv doar 18 luni de la 05.06.2027 (termenul de finalizare a evaluării) până la 31.12.2028.**
Răspuns 1:
Autoritatea contractanta nu a analizat si nu a initiat demersuri pentru prelungirea perioadei de implementare a proiectului. Termenul asumat prin contractul de finantare este de **31.12.2028.**

Întrebare 2:
să comunice concluziile consultărilor de piață referitoare la graficul de livrare, inclusiv termenele de producție/livrare indicate de operatorii economici participanți și modul concret în care acestea au fost avute în vedere la stabilirea termenului maxim de 18 luni și, în special, a raționamentului pragului de cel mult 10 luni pentru acordarea punctajului maxim aferent factorului de evaluare 2.3.
Răspuns 2:
Raportul consultării pieței nr. 145065/02.10.2024 poate fi consultat pe SEAP in cadrul anunturilor de consultare a pietei nr. MC1030489 din 30.08.2024 si nr. MC1030671 din 16.09.2024.
Termenul de maxim 18 luni pentru livrare (prima luna fiind luna urmatoare semnarii contractului) a fost stabilit in urma consultarii de piata mai sus mentionata si tinand cont de termenele legate de finantare si capacitatile de livrare reale demonstrate in cadrul contractelor pe care Municipiul Bucuresti le-a derulat pentru furnizarea mijloacelor de transport.
De asemenea, prin anuntul de consultare a pietei nr. MC1037815 din 15.05.2026 a fost consultat Caietul de sarcini impreuna cu graficul de livrare anexa al acestuia, iar raportul de consultare a pietei se regaseste pe SEAP la anuntul antementionat.
Factorul de evaluare 2.3 urmărește introducerea mai rapidă în circuitul de recepție și exploatare a vehiculelor (implicit reducerea costurilor de exploatare), reducerea riscului asociat termenului de implementare a finanțării și demonstrarea unei capacități reale de producție și logistică. Pragul de 10 luni limitează avantajul acordat termenelor foarte scurte, pentru a păstra proporționalitatea și concurența efectivă.

Întrebare 3:
să reanalizeze, în raport cu rezultatele consultării pieței și calendarul efectiv al proiectului, termenul maxim de livrare și modalitatea de punctare a factorului de evaluare 2.3, astfel încât acestea să fie corelate cu capacitatea reală și sustenabilă de producție și livrare a pieței de profil și să nu determine restrângerea nejustificată a participării operatorilor economici capabili să furnizeze cele 100 de troleibuze, avțnd în vedere că la procedurile derulate a avut doar o singură ofertă.

Răspuns 3:

Autoritatea contractantă mentine cerintele din documentatia de atribuire. Cerințele cumulative solicitate în caietul de sarcini la Anexa 8 privind graficul de livrare sunt clare și permisive. Potentialii ofertanti isi pot desfasura activitatile reale de aprovizionare, productie si livrare in termenul maxim de 18 luni (prima luna fiind luna urmatoare semnarii contractului).

Termenul maxim a fost stabilit în raport cu necesitatea livrării și punerii în exploatare a celor 100 de troleibuze în cadrul calendarului proiectului și reprezintă limita maximă pe care Autoritatea contractantă o poate accepta fără afectarea obiectivelor și a etapelor de implementare ale acestuia.

Cu privire la factorul de evaluare 2.3, termenul de 10 luni nu reprezintă o cerință minimă de conformitate și nu condiționează participarea la procedură. Sunt admisibile toate ofertele care prevăd un termen de livrare de maximum 18 luni, punctajul fiind acordat gradual. Prin urmare, factorul nu exclude operatorii economici care pot îndeplini termenul maxim, ci acordă un avantaj proporțional ofertelor care asigură o livrare mai rapidă, avantaj justificat de interesul Autorității contractante pentru utilizarea cât mai devreme a vehiculelor pentru reducerea costurilor de exploatare a parcului existent și reducerea riscurilor asociate calendarului proiectului.

Împrejurarea că în cadrul unor proceduri anterioare a fost depusă o singură ofertă nu demonstrează, prin ea însăși, caracterul restrictiv al termenului sau al factorului de evaluare, participarea operatorilor economici fiind influențată de ansamblul condițiilor tehnice, comerciale și contractuale ale fiecărei proceduri. Autoritatea contractantă consideră că prin aceste cerinte nu se aduc restrangeri catre potentialii ofertanti, acestia fiind singurii care decid daca participa sau nu la o procedura de achizitii.

Întrebare 4:

să elimine din termenul de livrare de 18 luni activitățile conexe de recepție, punere în funcțiune, includere a cheltuielilor în cererile de plată/rambursare și efectuare a plăților aferente, termenul de 18 luni urmând să fie alocat exclusiv producției și livrării celor 100 de troleibuze.

Răspuns 4:

Autoritatea contractantă confirmă că termenul de 18 luni este alocat exclusiv producției și livrării celor 100 de troleibuze.

Întrebare 5:

să ajusteze în mod real factorul de evaluare 2.3 – „Capabilitatea de livrare", prin modificarea termenului de cel mult 10 luni pentru care se acordă punctajul maxim de 10 puncte la un termen realist de cel mult 14 luni, în raport cu termenul maxim de livrare de 18 luni, pentru care se acordă 0 puncte, și să recalibreze corespunzător formula de punctare pentru intervalul 14–18 luni.

$P(Tn) = 10 \times (18 - Tn) / 4$, pentru $14 < Tn < 18$ luni.

Răspuns 5:

Autoritatea contractantă mentine cerintele din documentatia de atribuire.

Termenul de 10 luni nu reprezintă o cerință minimă de calificare sau de conformitate și nu limitează accesul operatorilor economici la procedură. Sunt admisibile toate ofertele care prevăd livrarea produselor într-un termen de maximum 18 luni (prima luna fiind luna urmatoare semnarii contractului), iar ofertele care propun termene mai mari de 10 luni și

mai mici de 18 luni beneficiază de punctaj proporțional, potrivit formulei prevăzute în documentația de atribuire.
Pragul de 10 luni a fost stabilit ca nivel de performanță care aduce autorității contractante un avantaj suplimentar, concret și verificabil, prin punerea mai rapidă în exploatare a vehiculelor, accelerarea modernizării parcului și reducerea riscurilor asociate calendarului de implementare a proiectului.
Modificarea pragului pentru punctajul maxim de la 10 la 14 luni ar conduce la acordarea aceluiași punctaj unor angajamente de livrare cu niveluri de performanță semnificativ diferite și ar diminua capacitatea factorului de a diferenția ofertele care asigură efectiv o livrare accelerată. Totodată, recalibrarea propusă ar concentra diferențierea ofertelor exclusiv în intervalul restrâns 14–18 luni.

✦ SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 20 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Considerente generale
Piața europeană a vehiculelor de transport public cu tracțiune electrică este dominată de autobuzele electrice cu baterii. Marii producători europeni și internaționali își concentrează dezvoltarea, producția de serie și omologările pe platforme de autobuz electric de 12 m și 18 m. Troleibuzul articulat modern cu autonomie este, din punct de vedere constructiv, același vehicul de bază: aceeași caroserie autoportantă, același șasiu, aceleași punți, același motor de tracțiune și același invertor, același sistem de frânare și aceleași sisteme auxiliare. Diferă doar prin:

- sistemul de captare a curentului și echipamentul de alimentare de la rețeaua de contact de 750 Vcc;
- configurația sistemului reîncărcabil de stocare a energiei electrice (SRSEE), dimensionată pentru regimul de funcționare cu autonomie.

În practică, numeroși producători realizează versiunea de troleibuz pornind de la tipul de autobuz electric deja omologat și produs în serie. Omologarea versiunii de troleibuz se obține prin extinderea omologării UE de tip existente, de regulă în urma unei comenzi ferme. Cerința ca, la data depunerii ofertelor, fiecare ofertant să dețină deja o omologare de tip și buletine de încercări emise pe denumirea versiunii de troleibuz restrânge participarea la un număr foarte mic de producători. Aceasta nu este justificată de o diferență de performanță sau de siguranță a produsului livrat și are ca efect direct diminuarea concurenței și creșterea prețurilor ofertate.

Acceptarea mecanismelor de probă de mai jos nu reduce nicio cerință tehnică sau de performanță. Toate cerințele rămân obligatorii și se verifică integral înainte de livrare și la recepție: omologarea versiunii livrate, autonomia de minimum 20 km, probele de tip și de lot. Mecanismul se încadrează în Declarația-angajament (Anexa 7), deja prevăzută de Caietul de sarcini.

Întrebare 1:
Certificatul de omologare de tip: troleibuzul ca extensie a omologării UE de tip a vehiculului electric M3

Referințe: Caietul de sarcini, Cap. 3.4 (pag. 8–9), Cap. 3.4.1.2 (Condiții tehnice obligatorii), Anexa 7 – Declarație de angajament, pct. 1.

Caietul de sarcini solicită depunerea, odată cu oferta, a certificatului de omologare de tip (europeană sau RAR) pentru marca, tipul și denumirea comercială a troleibuzului ofertat. În același timp, Caietul de sarcini prevede că ofertantul declarat câștigător stabilește modalitatea tehnică și administrativă prin care obține omologarea „pentru a integra eventualele diferențe față de varianta ofertată". Includerea acestor diferențe se dovedește, conform Declarației-angajament (Anexa 7), anterior obținerii numărului național de registru, iar certificatul actualizat se prezintă la recepția primului troleibuz.

Justificarea tehnică: troleibuzul este o extensie a omologării de bază
Regulamentul (UE) 2018/858 nu prevede o categorie distinctă de vehicul pentru troleibuze. Troleibuzul este un vehicul din categoria M3, clasa I, cu tracțiune electrică. Troleibuzul articulat modern cu autonomie derivă constructiv din vehiculul electric M3 de 18 m al aceluiași producător, cu care are în comun:

- caroseria autoportantă, șasiul, punțile și articulația;
- motorul sau motoarele de tracțiune, invertorul, sistemul de comandă și arhitectura de înaltă tensiune;
- sistemul de frânare (inclusiv frânarea electrică recuperativă), suspensia, direcția și sistemele auxiliare.

Toate aceste elemente sunt deja verificate și certificate prin omologarea UE de tip a vehiculului electric M3, în conformitate cu actele de reglementare aplicabile, printre care Regulamentele CEE-ONU nr. 13 (frânare), nr. 107 (construcție generală), nr. 100 (siguranță electrică) și nr. 10 (compatibilitate electromagnetică).

Elementele specifice troleibuzului sunt limitate: sistemul de captare a curentului, echipamentul de alimentare din rețeaua de contact de 750 Vcc și configurația SRSEE, dimensionată pentru autonomia solicitată. Acestea se integrează în omologarea existentă prin procedura de modificare (extindere) a omologării UE de tip prevăzută de Regulamentul (UE) 2018/858. Versiunea de troleibuz se adaugă ca nouă variantă sau versiune a aceluiași tip de vehicul, după verificarea de către serviciul tehnic a elementelor noi, inclusiv conform Regulamentului CEE-ONU nr. 100, seria 03 de amendamente, și Regulamentului CEE-ONU nr. 10. Este exact mecanismul pe care Caietul de sarcini îl prevede deja prin Anexa 7.

Acceptarea acestei soluții nu reprezintă un risc pentru autoritatea contractantă, ci un avantaj

- **Nu există risc tehnic sau de conformitate.** Fiecare troleibuz livrat va fi integral omologat înainte de înmatriculare. Certificatul extins se prezintă anterior obținerii numărului național de registru și cel târziu la recepția primului troleibuz, iar toate cerințele tehnice, probele de tip și de lot și verificarea autonomiei rămân neschimbate.

- **Riscul neobținerii extinderii aparține exclusiv furnizorului.** Caietul de sarcini prevede deja aplicarea clauzelor de reziliere din vina furnizorului dacă numărul național de registru nu se obține până la recepția primului troleibuz. Contractul este garantat, în plus, prin garanția de bună execuție de 10%.

- **Capacitatea tehnică a producătorului este deja demonstrată.** Deținerea unei omologări UE de tip pentru un vehicul electric M3 atestă, prin verificarea unei autorități de omologare dintr-un stat membru, că producătorul stăpânește exact tehnologiile relevante pentru troleibuzul cu autonomie: tracțiunea electrică, siguranța electrică de înaltă tensiune, stocarea energiei și construcția vehiculelor M3.

- **Concurența și condițiile financiare se îmbunătățesc.** Marii producători europeni și internaționali își concentrează producția de serie și omologările pe vehiculele electrice M3. Acceptarea soluției permite participarea unui număr mai mare de producători cu produse omologate UE, ceea ce conduce la prețuri mai competitive și la o utilizare mai eficientă a fondurilor europene alocate proiectului. Soluția este conformă cu art. 2 alin. (2) și art. 155 alin. (1) din Legea nr. 98/2016.

Având în vedere cele de mai sus, vă rugăm să confirmați următoarele:

a) Cerința de depunere, odată cu oferta, a certificatului de omologare de tip este îndeplinită prin depunerea certificatului de omologare UE de tip (WVTA), categoria M3, cu anexele aferente, emis pentru tipul de vehicul cu tracțiune electrică al producătorului (marcă și tip) din care derivă troleibuzul ofertat. Versiunea de troleibuz ofertată se include în acest certificat prin extinderea omologării UE de tip. Extinderea se dovedește conform Declarației-angajament (Anexa 7), anterior obținerii numărului național de registru și cel târziu la recepția primului troleibuz, adică înainte de livrare.

b) Diferențele care se pot integra prin extinderea omologării, în sensul Cap. 3.4 și al Anexei 7, includ sistemul de captare a curentului, echipamentul de alimentare din rețeaua de contact, adaptările echipamentului de tracțiune și configurația SRSEE. Conformitatea SRSEE se demonstrează prin certificatul de omologare CEE-ONU R100, seria 03 de amendamente, emis pentru sistemul montat pe troleibuzul ofertat și prezentat în același termen.

c) Angajamentul din Anexa 7, pct. 1, privind depunerea certificatului de omologare pentru marca, tipul și denumirea comercială a troleibuzului ofertat, se îndeplinește prin prezentarea certificatului extins în termenul de la lit. a).

d) Cerința „Troleibuzele oferite vor fi produse de serie" este îndeplinită atunci când tipul de vehicul electric M3 acoperit de certificatul depus la ofertă este produs în serie, iar versiunea de troleibuz este integrată în omologarea acestuia conform lit. a).

e) În cazul în care nu confirmați lit. a)–d), vă rugăm să indicați motivul tehnic obiectiv pentru care omologarea versiunii de troleibuz este necesară la data depunerii ofertei, și nu înainte de livrare. Vă rugăm să arătați și modul în care această cerință respectă art. 155 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, în condițiile în care vehiculul livrat va fi, în ambele situații, integral omologat înainte de

punerea în circulație, iar Caietul de sarcini prevede deja integrarea ulterioară a diferențelor prin Anexa 7.

Răspuns 1:

Autoritatea Contractantă a analizat observațiile formulate și menține cerințele prevăzute în documentația de atribuire atât în ceea ce privește prezentarea, la depunerea ofertei, a certificatului de omologare aferent vehiculului ofertat, cât și în ceea ce privește factorii de evaluare referitori la eficiența energetică și capacitatea de transport si nu pentru un autobuz electric, asa cum prevede regulamentul E.C.E ONU R107 Anexa 12. Această cerință este justificată de particularitățile tehnice și de reglementare ale troleibuzului. Regulamentul ONU nr. 107 tratează troleibuzul ca vehicul din categoria M2/M3 și prevede, prin Anexa 12, prescripții suplimentare specifice troleibuzelor, inclusiv ca urmare a alimentării electrice de la rețeaua de contact.

Solicitarea certificatului de omologare pentru troleibuz la momentul depunerii ofertei urmărește reducerea riscului ca soluția ofertată să fie bazată pe un vehicul pentru care ulterior să nu poată fi obținută, în configurația contractuală, omologarea necesară pentru exploatarea ca troleibuz.

Riscul de a nu obtine omologarea ca troleibuz a unui vehicul categoria M3 omologat ca si autobuz electric nu este acceptat de catre autoritatea contractanta intrucat exista riscul ca atribuirea și implementarea contractului să nu se realizeze cu respectarea termenelor din contractul de finanțare și să depășim perioada de implementare a proiectului.

Întrebare 2:

Buletinul E-SORT ciclul 1 (Cap. 3.4.1.4.7 și factorul de evaluare 2.2)

Referințe: Caietul de sarcini, Cap. 3.4.1.4.7 (pag. 15), Cap. 3.4.1.2, secțiunea „Grupul de baterii electrice de tracțiune" și „Autonomia troleibuzului" (pag. 38–39); Fișa de date, Secțiunea II.2.5, factorul 2.2 „Eficiență energetică kWh/km pentru SRSEE".

Fișa de date prevede atașarea obligatorie a buletinului E-SORT ciclul 1 (urban greu), în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a troleibuzului articulat cu autonomie ofertat. Valoarea consumului din buletin se folosește în algoritmul de calcul al punctajului.

Pentru autobuzele electrice articulate de 18 m din care derivă troleibuzul ofertat, producătorii dețin buletine E-SORT ciclul 1 emise de laboratoare acreditate. Aceste buletine au fost obținute pe versiunea de autobuz electric, echipată cu un SRSEE de capacitate mare.

Troleibuzul solicitat are nevoie de o autonomie de numai 20 km. Caietul de sarcini cere în mod expres ca „masa și volumul bateriilor să fie cât mai mici" și ca tehnologia bateriilor să asigure „un volum și o masă minimă pentru realizarea autonomiei solicitate". Prin urmare, SRSEE-ul troleibuzului are o capacitate mult mai mică decât cel al autobuzului electric din care derivă, iar diferența de masă este de ordinul tonelor. Echipamentul specific de troleibuz (sistemul de captare și echipamentul de alimentare din rețeaua de contact) compensează numai o parte din această diferență.

În ciclul SORT 1, consumul de energie la tracțiune depinde direct de masa vehiculului, deoarece ciclul urban greu este dominat de accelerări și frânări repetate. Pe același lanț de tracțiune, cu același motor, invertor, transmisie și sisteme auxiliare, un vehicul cu masă proprie mai mică are, în mod necesar, un consum egal sau mai mic. Rezultă că:

- **valoarea din buletinul E-SORT al autobuzului electric este o valoare maximă, acoperitoare, care nu poate fi depășită de troleibuzul derivat din acesta**;
- utilizarea acestei valori în evaluare nu poate conferi ofertantului niciun avantaj. Valoarea este cel mult egală cu consumul real, deci, potrivit algoritmului cmin/cn, punctajul obținut este cel mult egal cu cel care ar corespunde troleibuzului;
- autoritatea contractantă este protejată integral: consumul real al troleibuzului livrat va fi cel mult cel declarat, iar autonomia de minimum 20 km se verifică la recepție.

Un buletin E-SORT nou, emis pentru versiunea de troleibuz, poate fi obținut numai după fabricarea acestei versiuni, adică după atribuire. Situația se încadrează în art. 159 din Legea nr. 98/2016, invocat chiar în Caietul de sarcini, care obligă autoritatea contractantă să accepte alte mijloace de probă adecvate atunci când operatorul economic nu poate obține rapoartele de încercare în termenele relevante din motive care nu îi sunt imputabile. A pretinde un buletin pe versiunea de troleibuz la data ofertei ar limita participarea la producătorii care au deja un troleibuz de serie testat. Aceasta ar restrânge concurența fără niciun beneficiu tehnic pentru autoritate, contrar art. 155 alin. (1) din Legea nr. 98/2016.

Vă rugăm să confirmați următoarele:

a) Pentru îndeplinirea cerinței din Cap. 3.4.1.4.7 și pentru evaluarea factorului 2.2, este acceptat buletinul E-SORT ciclul 1 (urban greu) emis de un laborator acreditat pentru autobuzul electric de 18 m al aceluiași producător, din care derivă troleibuzul ofertat. Buletinul va fi însoțit de:

- declarația producătorului care atestă că troleibuzul ofertat derivă din vehiculul testat și are aceeași caroserie, același lanț de tracțiune (motor, invertor, transmisie) și aceleași sisteme auxiliare principale;
- fișa comparativă a maselor proprii ale celor două vehicule, din care să rezulte că masa proprie a troleibuzului ofertat este mai mică sau egală cu cea a vehiculului testat;
- calculul autonomiei de minimum 20 km în condițiile din Caietul de sarcini (sarcină maximă, instalații auxiliare în funcțiune), pe baza consumului din buletin și a capacității utile a SRSEE.

b) În situația de la lit. a), valoarea cn luată în calcul pentru factorul 2.2 este cea din buletinul E-SORT prezentat, pe care ofertantul și-o asumă ca valoare maximă a consumului troleibuzului ofertat. Ofertantul nu poate declara o valoare mai favorabilă decât cea din buletin, iar autonomia se verifică la recepție, conform Cap. 3.4.1.2 și pct. 13.1 din lista verificărilor de tip și de lot.

c) În cazul în care buletinul E-SORT nu este acceptat în forma de la lit. a), vă rugăm să precizați explicit care este consecința: acordarea a 0 puncte la factorul 2.2 sau declararea ofertei ca neconformă. Vă rugăm să indicați și motivul tehnic pentru care o valoare de consum demonstrabil acoperitoare nu este considerată mijloc de probă adecvat în sensul art. 159 din Legea nr. 98/2016.

Răspuns 2:
Obiectul procedurii de achizitie il reprezinta achizitionarea de troleibuze insa potentialul ofertant propune acceptarea la oferta a unor documente doveditoare referitoare la autobuze electrice, acestea reprezentand un alt tip de vehicule decat obiectul procedurii. Autoritatea contractanta isi mentine cerintele din caietul de sarcini cu privire la prezentarea documentelor doveditoare pentru factorul de evaluare, respectiv buletinului E-SORT ciclul 1 (urban greu) pentru troleibuzul ofertat.
Întrucât documentația de atribuire stabilește în mod expres documentul necesar pentru determinarea factorului 2.2, lipsa unui buletin E-SORT care să permită identificarea troleibuzului ofertat nu poate fi suplinită printr-un document referitor la un alt vehicul, în condițiile descrise în solicitarea de clarificări.
În această situație, consecința este neacordarea punctajului aferent factorului 2.2, întrucât Autoritatea contractantă nu dispune de valoarea demonstrată prin mijlocul de probă solicitat și nu poate calcula în mod obiectiv punctajul pe baza unei valori aferente unui alt vehicul și autoritatea contractantă va acorda 0 puncte.

Întrebare 3:
Fișa de informații R107 (factorul de evaluare 2.4)

Referințe: Fișa de date, Secțiunea II.2.5, factorul 2.4 „Capacitatea de transport"; Caietul de sarcini, Cap. 3.4.1.2 și 3.4.1.3.

Fișa de date solicită Fișa de informații prevăzută de Regulamentul CEE-ONU nr. 107, „depusă în documentația privind omologarea CEE de tip", iar datele declarate se preiau în COC și în CIV. Vă rugăm să confirmați următoarele:

a) În situația descrisă la Întrebarea 1, este acceptată Fișa de informații R107 aferentă versiunii de troleibuz ofertate, emisă de producător și semnată de ofertant, care urmează să fie inclusă în documentația de extindere a omologării de tip. Ofertantul se obligă, prin Anexa 7, ca valorile declarate să fie preluate identic în certificatul de omologare extins, în COC și în CIV.

b) Vă rugăm să precizați actul normativ de referință pentru calculul capacității de transport. Fișa de date trimite la Directiva 97/27/CE, abrogată, iar Caietul de sarcini trimite la Regulamentul (UE) 2019/2144 și la Regulamentul CEE-ONU nr. 107.
Răspuns 3:
a) Obiectul procedurii de achizitie il reprezinta achizitionarea de troleibuze insa potentialul ofertant propune acceptarea la oferta a unor documente doveditoare referitoare la autobuze electrice, acestea reprezentand un alt tip de vehicule decat obiectul procedurii. Autoritatea contractanta isi mentine cerintele din caietul de sarcini cu privire la omologare, cu precizarea ca vehiculul ofertat trebuie sa fie omologat ca troleibuz, conform prevederilor UNECE R107 – Anexa 12.
b) Se vor respecta cerințele din caietul de sarcini, respectiv Regulamentul CEE-ONU R107.

SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 21 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Referinţă: art. 5.1 şi 5.4 din Proiectul de contract, precum şi prevederile corespunzătoare din Caietul de sarcini şi din Formularul de propunere tehnică, privind obligaţia Furnizorului de a asigura poliţa de asigurare RCA pentru fiecare troleibuz, valabilă 12 luni de la data livrării/recepţiei.

Solicitarea ofertantului:

Vă rugăm să confirmați că asigurarea de răspundere civilă auto prevăzută la articolele 5.1 și 5.4 din Contract și din Caietul de sarcini se referă exclusiv la asigurarea obligatorie românească de răspundere civilă auto (RCA) față de terți, prevăzută de legislația românească aplicabilă, și că nu se solicită Furnizorului nicio acoperire de asigurare suplimentară (cum ar fi asigurarea CASCO/asigurarea completă sau orice altă asigurare auto suplimentară).

Întrebare 1:

Având în vedere că, după recepție, Primăria Municipiului București va fi proprietarul troleibuzelor, iar STB S.A. va fi utilizatorul și operatorul acestora, vă rugăm să confirmați dacă Autoritatea Contractantă ar fi de acord să elimine cerința ca Furnizorul să încheie și să furnizeze polița de asigurare RCA pe o perioadă de 12 luni și să lase încheierea și menținerea asigurării obligatorii RCA în seama proprietarului și/sau operatorului troleibuzelor. Pentru a evita orice neînțelegere, această solicitare nu se referă la nicio asigurare de transport sau de testare care ar putea fi necesară pentru acoperirea riscurilor Furnizorului înainte de acceptarea troleibuzului.

Răspuns 1:

Cerința prevăzută la art. 5.1 și art. 5.4 din proiectul de contract, precum și în Caietul de sarcini, se menține. Furnizorul are obligația ca, pentru fiecare troleibuz, să asigure existența și să furnizeze o poliță RCA valabilă 12 luni de la data recepției. Cerința privește predarea fiecărui troleibuz cu acoperirea RCA solicitată prin documentația de atribuire și nu transferă asupra Furnizorului obligația de reînnoire după expirarea perioadei inițiale de 12 luni.

Întrebare 2:

În cazul în care eliminarea acestei cerințe nu este acceptabilă, vă rugăm să confirmați că obligația Furnizorului se poate limita exclusiv la suportarea costului primei de asigurare RCA pentru primele 12 luni și/sau la obținerea unei oferte de asigurare pentru proprietar/operator, în timp ce contractul de asigurare RCA în sine va fi încheiat direct între asigurător și Primăria Municipiului București și/sau STB S.A. Furnizorul nu ar trebui să fie obligat să acționeze în calitate de asigurat în cadrul unui astfel de contract de asigurare.

Răspuns 2:

Se confirmă faptul că Furnizorul nu va avea calitatea de asigurat pentru perioada ulterioară recepției, nefiind proprietarul sau utilizatorul troleibuzelor. Solicitarea de limitare a obligației Furnizorului la obținerea unei simple oferte de asigurare nu se acceptă.

Furnizorul va avea calitatea de contractant/plătitor al poliței și va întreprinde toate demersurile necesare pentru emiterea și furnizarea unei polițe RCA valabile, suportând integral prima de asigurare și costurile aferente pentru primele 12 luni. În poliță vor fi indicate Municipiul București, în calitate de proprietar, și Societatea de Transport București STB S.A., în calitate de utilizator/asigurat, în conformitate cu legislația RCA aplicabilă.

Întrebare 3:
Vă rugăm să precizați care entitate va fi indicată ca (i) titularul poliței și (ii) asiguratul în cadrul poliței de asigurare RCA – Primăria Municipiului București, în calitate de proprietar al troleibuzelor, sau STB S.A., în calitate de utilizator și operator al vehiculelor.

Răspuns 3:
În rubricile privind proprietarul/utilizatorul/asiguratul vor fi indicate Municipiul București, în calitate de proprietar, și Societatea de Transport București STB S.A., în calitate de utilizator și operator al vehiculului. Polița va fi emisă cu respectarea Legii nr. 132/2017 și a reglementărilor A.S.F. aplicabile la data emiterii.

Întrebare 4:
Vă rugăm, de asemenea, să confirmați că proprietarul/operatorul relevant va furniza toate documentele, declarațiile, semnăturile, informațiile de înmatriculare, împuternicirile și alte elemente de cooperare solicitate de asigurător pentru încheierea poliței RCA.

Răspuns 4:
Achizitorul și Utilizatorul vor pune la dispoziție, documentele și informațiile pe care numai proprietarul, respectiv utilizatorul, le poate furniza și vor acorda cooperarea necesară pentru emiterea poliței RCA. Furnizorul rămâne responsabil pentru derularea demersurilor, plata integrală a primei și furnizarea poliței valabile.

Întrebare 5:
Vă rugăm să clarificați data exactă de începere a perioadei de asigurare RCA de 12 luni. Articolul 5.1 se referă la 12 luni de la data livrării fiecărui troleibuz, în timp ce articolul 5.4 și Caietul de sarcini se referă la 12 luni de la data recepției. Vă rugăm să confirmați care dintre aceste date va prevala.

Răspuns 5:
Perioada de valabilitate de 12 luni a poliței RCA începe la data recepției fiecărui troleibuz. Prevederea art. 5.1 din proiectul de contract se corelează cu art. 5.4 din același document, cu Caietul de sarcini și cu Formularul de propunere tehnică. În consecință, sintagma «valabilă 12 luni de la data livrării fiecărui troleibuz» din art. 5.1 se înlocuiește cu sintagma «valabilă 12 luni de la data recepției fiecărui troleibuz».

Întrebare 6:
În cazul în care se intenționează aplicarea datei de recepție, vă rugăm să confirmați că, în sensul cerinței privind asigurarea RCA, recepția are loc la data la care Raportul de recepție pentru troleibuzul respectiv este semnat de ambele părți.

Răspuns 6:
Autoritatea contractantă confirmă. În sensul cerinței privind polița RCA, data recepției fiecărui troleibuz este data procesului-verbal de recepție, semnat de reprezentanții Achizitorului și Furnizorului pentru troleibuzul respectiv.

Întrebare 7:
Vă rugăm să clarificați care dintre părți va fi responsabilă pentru menținerea asigurării de răspundere civilă auto prevăzute de lege în perioada cuprinsă între livrarea unui troleibuz și acceptarea sa formală. În special, vă rugăm să confirmați dacă asigurarea RCA pe 12 luni solicitată furnizorului urmează să înceapă numai la acceptarea formală și dacă orice asigurare necesară pentru transport, testare sau alte activități anterioare acceptării trebuie tratată separat.

Răspuns 7:
Polița RCA solicitată prin documentația de atribuire, cu valabilitate de 12 luni, va începe la data recepției formale a fiecărui troleibuz. Până la această dată, Furnizorul suportă riscurile aferente transportului, livrării, deplasărilor, probelor și testelor și are obligația de a deține, pe costul său, toate asigurările și acoperirile impuse de lege sau necesare pentru aceste activități, inclusiv RCA, dacă este aplicabilă. Aceste acoperiri anterioare recepției sunt distincte de polița RCA de 12 luni care trebuie furnizată pentru perioada ulterioară recepției.

Întrebare 8:
Vă rugăm să confirmați că, odată încheiată polița de asigurare RCA, toate obligațiile legate de administrarea poliței, inclusiv comunicarea cu asigurătorul, notificarea și gestionarea cererilor de despăgubire, modificările aduse poliței, schimbările datelor vehiculului/operatorului, reînnoirile și alte obligații care decurg din exploatarea troleibuzelor, vor fi îndeplinite de Primăria Municipiului București și/sau STB S.A., și nu de către Furnizor.

Răspuns 8:
După recepție, utilizatorul – STB S.A. va îndeplini obligațiile care decurg, potrivit legii și contractului RCA, din calitatea de utilizator/asigurat, inclusiv notificarea evenimentelor, furnizarea informațiilor privind exploatarea și gestionarea dosarelor de daună. Furnizorul rămâne însă responsabil, pe durata inițială de 12 luni, pentru achitarea integrală a primei, existența și valabilitatea poliței și pentru remedierea oricăror erori sau neconcordanțe imputabile demersurilor sale de contractare. Dacă pentru modificarea ori corectarea poliței este necesară intervenția contractantului, Furnizorul va acorda fără întârziere sprijinul necesar și nu va solicita costuri suplimentare Achizitorului sau Utilizatorului.

Întrebare 9:
Vă rugăm să confirmați că Furnizorul nu va avea nicio obligație de a reînnoi sau prelungi asigurarea RCA după expirarea perioadei inițiale de 12 luni și că toate obligațiile și costurile ulterioare legate de asigurarea RCA vor fi suportate exclusiv de proprietarul și/sau operatorul troleibuzelor.

Răspuns 9:
Autoritatea contractantă confirmă. Obligația Furnizorului privește polița RCA inițială, valabilă 12 luni de la data recepției fiecărui troleibuz. După expirarea acestei perioade, reînnoirea și costurile aferente revin proprietarului și/sau utilizatorului, potrivit legii.

Întrebare 10:
În cazul în care Furnizorul rămâne obligat să suporte prima de asigurare RCA, vă rugăm să furnizați toate informațiile și parametrii necesari pentru ca Furnizorul să obțină o ofertă de preț fermă sau suficient de fiabilă în scopul stabilirii prețului de ofertă, inclusiv asiguratul prevăzut, entitatea asigurată, acoperirea necesară, orice cerințe specifice de

asigurare care depășesc acoperirea obligatorie prevăzută de lege pentru asigurarea RCA, precum și orice alte informații relevante pentru calcularea primei.

Răspuns 10:

Pentru estimarea costului poliței RCA se vor avea în vedere următoarele elemente comune: 100 de troleibuze articulate noi, categoria M3, fiecare poliță având o durată de 12 luni de la data recepției troleibuzului; Municipiul București, cu sediul în Bd. Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, București, CIF 4267117, va fi indicat în calitate de proprietar; Societatea de Transport București STB S.A., cu sediul în Bd. Dinicu Golescu nr. 1, sector 1, București, CIF RO 1589886, va fi indicată în calitate de utilizator/asigurat; Furnizorul va avea calitatea de contractant/plătitor al primei. Se solicită exclusiv acoperirea obligatorie RCA prevăzută de legislația în vigoare, în limitele teritoriale și de răspundere legale. Datele individuale ale fiecărui vehicul, inclusiv seria de identificare, numărul și certificatul de înregistrare, vor fi disponibile la momentul emiterii poliței. Utilizatorul va furniza datele proprii și informațiile pe care asigurătorul le solicită în mod legal și care nu sunt accesibile Furnizorului.

↓ SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 22 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC

Întrebare 1:

Referinţă: Caietul de sarcini / Formularul de propunere tehnică, pct. 3.4.1.4.5 „Caracteristici masice" — repartiţia sarcinilor pe punţi „conform prevederilor reglementărilor în vigoare", coroborat cu limitele legale de sarcină pe axă aplicabile în România.

Observaţie preliminară:

> *Observaţie preliminară — documentaţia de atribuire nu specifică într-un mod suficient de explicit limitele de sarcină pe axă aplicabile în România pentru troleibuzele articulate care fac obiectul prezentei proceduri.*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul doreşte să clarifice limitele aplicabile de sarcină pe axă în România pentru troleibuzele articulate care fac obiectul prezentei achiziţii.

Pe baza informaţiilor disponibile Ofertantului, limitele aplicabile în România ar putea fi interpretate ca fiind o sarcină maximă de 11,5 tone pentru axa motoare şi de 10 tone pentru axa nemotoare, cu o masă totală maximă autorizată de 28 tone pentru un troleibuz articulat. Totuşi, Ofertantul nu a identificat o confirmare explicită a acestor valori în cadrul documentaţiei de atribuire.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme dacă limitele menţionate mai sus sunt corecte şi vor fi considerate cerinţele aplicabile pentru proiectarea vehiculului şi pentru evaluarea conformităţii în cadrul prezentei proceduri.

Răspuns 1:

Limitele trebuie raportate la prevederile legale aplicabile vehiculului și categoriei de drum, precum și la valorile înscrise în documentele de omologare. Potrivit anexei nr. 2 la O.G. nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, pentru un autobuz articulat cu trei axe, masa totală maximă admisă de bază este de 28 tone. Pentru vehiculele care utilizează combustibili alternativi, categorie care include energia electrică, această limită poate fi majorată cu cel mult o tonă, corespunzător masei suplimentare impuse de tehnologia utilizată și în măsura în care această valoare este justificată și reflectată în omologarea vehiculului. Limitele de 11,5 tone pentru axa motoare și 10 tone pentru axele nemotoare reprezintă limitele maxime prevăzute de aceeași anexă pentru categoriile de drum cărora le sunt aplicabile aceste valori.

Întrebare 2:

Referinţă: Formularul de propunere tehnică, pct. 3.4.1.2 „Condiţii tehnice obligatorii" (poziţia 4) şi pct. 3.4.1.4.5 „Caracteristici masice"; factorul de evaluare 2.4 „Capacitatea de transport" din Fişa de date (pondere 12%).

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Troleibuzul va avea o capacitate de transport de minimum 130 de persoane, inclusiv conducătorul auto, dintre care minimum 40 călători pe scaune fixe, nerabatabile (calculată la 0,125 m²/călător în picioare, conform Regulamentului (UE) 2144/2019, respectiv Regulamentului CEE-ONU nr. 107, fără a se depăşi greutatea maximă autorizată)."*
>
> *„Ofertantul va detalia prin documentaţie caracteristicile masice şi repartiţia pe cele două punţi (...). Se va asigura repartiţia sarcinilor pe punţi conform prevederilor reglementărilor în vigoare. Capacitate transport călători: min. 130 călători (68 kg/călător) (inclusiv conducătorul de vehicul)."*

Solicitarea ofertantului:

Ofertantul observă că cerinţa prevede explicit că numărul minim de călători trebuie realizat „fără a se depăşi greutatea maximă autorizată". Întrucât capacitatea de transport reprezintă un criteriu de evaluare, Ofertantul solicită o clarificare pentru a asigura aplicarea aceloraşi reguli tuturor ofertanţilor.

Capacitatea de transport se va calcula exclusiv prin raportare la condiţia „fără a se depăşi greutatea maximă autorizată"?

Sau capacitatea de transport se va calcula atât prin raportare la condiţia „fără a se depăşi greutatea maximă autorizată", cât şi prin raportare la limitele legale în vigoare în România (respectiv o sarcină maximă de 11,5 tone pentru axa motoare şi de 10 tone pentru axa nemotoare, cu o masă totală maximă autorizată de 28 tone pentru un troleibuz articulat)?

Cele două abordări conduc la rezultate diferite.

Răspuns 2:

Capacitatea de transport se stabilește cu respectarea cumulativă a tuturor condițiilor prevăzute în documentația de atribuire și în reglementările aplicabile. Numărul de călători trebuie să rezulte din suprafața disponibilă, calculată la 0,125 m² pentru fiecare călător în picioare, și din calculul maselor la 68 kg/călător, fără depășirea masei totale maxime autorizate.

Întrebare 3:
Referinţă: Formularul de propunere tehnică, pct. 3.4.1.6.1 „Organizarea habitaclului" (Postul de conducere).

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Postul de conducere va fi prevăzut pe partea stângă cu un geam culisant acţionat electric."*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul observă că scopul acestei cerinţe este de a oferi conducătorului auto posibilitatea de ventilaţie şi de comunicare cu persoanele din exteriorul vehiculului atunci când este necesar. Această funcţionalitate poate fi asigurată şi printr-un geam culisant cu acţionare manuală, fără a afecta negativ funcţionarea, siguranţa, fiabilitatea sau confortul călătorilor.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme dacă un geam culisant cu acţionare manuală, amplasat pe partea stângă a postului de conducere, ar fi de asemenea acceptat ca soluţie echivalentă.

În mod alternativ, Ofertantul solicită respectuos ca cerinţa să fie reformulată astfel: „Postul de conducere va fi prevăzut pe partea stângă cu un geam culisant, cu acţionare electrică sau manuală."

Răspuns 3:
Se menține cerința potrivit căreia postul de conducere va fi prevăzut pe partea stângă cu un geam culisant acționat electric. Cerința urmărește ca geamul să poată fi acționat rapid și fără efort fizic repetat, din poziția normală de lucru a conducătorului auto, în condițiile unei exploatări urbane intensive. O soluție cu acționare exclusiv manuală nu asigură același nivel de operabilitate și ergonomie solicitat prin documentația de atribuire.

Întrebare 4:
Referinţă: Formularul de propunere tehnică, pct. 3.4.1.23.3 „Captatorii de curent".

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„Pentru manevrarea captatorilor de curent, în afară de regimul automat sau comandat, troleibuzul va fi prevăzut cu frânghii de manipulare care vor fi menţinute întinse cu ajutorul unor dispozitive mecanice pentru rularea-derularea acestora. Mecanismele de rapel vor fi montate în interior, iar ieşirea frânghiilor se va face prin orificii speciale."*

Solicitarea ofertantului:
Ofertantul precizează că soluţiile sale constructive de troleibuz utilizează un mecanism de rapel (retragere) montat la exterior (respectiv într-o carcasă de protecţie dedicată, integrată la exteriorul capacului spate al vehiculului), frânghiile de rapel fiind dirijate la exterior de la carcasă până la captatorii de curent. O astfel de soluţie asigură protecţia mecanismului, fiabilitatea în exploatare şi o funcţionalitate echivalente cu cele ale unei soluţii în care mecanismul este montat integral în interiorul caroseriei.

Ofertantul solicită respectuos Autorităţii Contractante să confirme dacă o soluţie cu mecanismul de rapel amplasat la exterior (într-o carcasă de protecţie dedicată) va fi considerată conformă cu cerinţa de mai sus.

Răspuns 4:

Se acceptă montarea mecanismelor de rapel în exteriorul părții din spate a troleibuzului, într-o carcasă de protecție dedicată și integrată în capacul sau ansamblul posterior al vehiculului; montarea pe acoperiș nu este acceptată.

Întrebare 5:

Referinţă: Modele Formulare Troleibuze.docx, Anexa 1.1 la Formularul de ofertă „Centralizator de preţuri – SDV-uri, echipamente şi soft-uri specifice pentru executarea lucrărilor de întreţinere şi reparaţii, verificare şi reglare" (Anexa 1.1 din caietul de sarcini), poziţia nr. crt. 5.

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„5. Elevatoare mobile ridicare vehicul — 4 bucăţi."*

Solicitarea ofertantului:

Vă rugăm să confirmaţi dacă este vorba despre elevatoare (cricuri) hidraulice mobile, destinate ridicării integrale a troleibuzului (întregului vehicul).

Răspuns 5:

Cantitatea de 4 bucăți reprezintă patru sisteme complete de elevatoare mobile, fiecare sistem fiind destinat ridicării integrale și sincronizate a unui troleibuz articulat cu trei axe. Fiecare sistem va include numărul necesar de coloane sau module de ridicare, sistemul de comandă și sincronizare, dispozitivele de blocare și siguranță, adaptoarele, cablurile și toate accesoriile necesare utilizării. Capacitatea totală de ridicare și capacitatea fiecărei coloane sau fiecărui modul vor fi corelate cu masa totală maximă admisă și cu repartiția maselor pe axele troleibuzului ofertat. Sunt acceptate sisteme electrohidraulice, hidraulice sau alte soluții tehnice echivalente, cu condiția ridicării sincronizate și în siguranță a întregului vehicul.

Pentru a elimina neclaritățile pozitia 5 din anexa 1.1 a caietului de sarcini și poziția 5 din anexa 1.1 a Formularului 6 – Formular de ofertă se vor citi *„Sistem complet de elevatoare mobile, destinat ridicării integrale și sincronizate a troleibuzului articulat"* în loc de *„Elevatoare mobile ridicare vehicul"*.

Întrebare 6:

Referinţă: Modele Formulare Troleibuze.docx, Anexa 1.1 la Formularul de ofertă „Centralizator de preţuri – SDV-uri, echipamente şi soft-uri specifice pentru executarea lucrărilor de întreţinere şi reparaţii, verificare şi reglare" (Anexa 1.1 din caietul de sarcini), poziţia nr. crt. 6.

Prevederea din documentaţia de atribuire:

> *„6. Staţie de lucru pentru prelucrarea informaţiilor — 4 bucăţi."*

Solicitarea ofertantului:

Vă rugăm să explicaţi în detaliu despre ce tip de echipament este vorba şi care este funcţia acestuia.

Răspuns 6:

Conform capitolului 3.4.1.31.10 – Computerul gestiune management vehicul (CGMV):

„Pentru prelucrarea şi stocarea datelor din server se vor livra computere şi software specific pentru operaţia de descărcare se vor livra in cadrul contractului urmatoarele echipamente:

- 4 bucati statii de lucru pentru prelucrare informatii de la troleibuze avand urmatoarele caracteristici tehnice minimale:

- *Procesor minim Generația 13 Intel Core i5-13500T (14 nuclee fizice, 20MB cache, 35W, unitate grafica UHD integrata) – sau echivalent*
- *Memorie: minim 16GB DDR5*
- *HDD: Minim 1 TB SSD 4.0 M.2. NVME*
- *LAN 10/100/1000*
- *Licente: Windows 11 Professional (licenta noua, neutilizata anterior) preinstalat din fabrica de producator, cu cheia de activare injectata in BIOS Microsoft OFFICE Home & Business 2021."*

Prezenta clarificare conține un număr de 164 pagini.

Cu stimă,

DIRECȚIA GENERALĂ ACHIZIȚII PUBLICE
DIRECTOR GENERAL
Eugen DAVIDOIU

30.09.2026

DIRECȚIA DERULARE ȘI MONITORIZARE PROCEDURI DE ACHIZIȚII PUBLICE
Serviciul Derulare Proceduri de Achiziții
Șef Serviciu
Carmen Antoaneta KRITIKOS

Întocmit, 1ex./30.09.2026
Nicoleta Popa – consilier DGAP