



D.P. Nr. 1148 / 03.04.2019

ÎN ATENȚIA OPERATORILOR ECONOMICI INTERESAȚI

REFERITOR: Răspunsuri solicitări de clarificări

Răspunsurile la solicitările de clarificări referitoare la documentația de atribuire pentru procedura de licitație deschisă (on-line) în vederea atribuirii contractului de furnizare având ca obiect "Achiziționarea a 100 de troleibuze" au fost formulate de beneficiarul produselor achiziționate, împreună cu Direcția Transporturi, în calitate de direcție inițiatoare.

Procedura de licitație deschisă a fost publicată:

- pe site-ul www.e-licitatie.ro anunțul de participare CN1008715 din data de 05.02.2019;
- pe site-ul <http://ted.europa.eu> anunțul de participare publicat în OJ cu nr. 2019/S 026-057296 din 06.02.2019.

Atașat prezentei vă transmitem răspunsurile la solicitările de clarificări primite până în a 23-a zi pentru a doua sesiune de solicitări de clarificări înainte de data limită de depunere a ofertelor la procedura menționată mai sus.

Prezentul document conține 16 pagini + adresa de înaintare.

Cu deosebită considerație,

DIRECȚIA GENERALĂ ACHIZIȚII PUBLICE
DIRECTOR GENERAL
Eugen DAVIDOIU

DIRECȚIA PROCEDURI
DIRECTOR EXECUTIV
Dorina Elena POPA



Înlocuit
Andreea Ivasca - Expert DGAP



Nr. Crt.	Solicitari de clarificari transmise de catre operatorii economici	Raspuns nr. 1	Raspunsul Autoritatii Contractante
Intrebare nr. 1	<p>Având în vedere că în caietul de sarcini, la punctul 3.6. și punctul 6.17., s-a prevăzut condiția ca puntea de față să fie cu semiaxe independente, vă solicităm să acceptați modificarea caietului de sarcini astfel încât să poată participa și operatorii economici care ofertează troleibuze echipate cu punte rigidă.</p> <p>Motivăm această solicitare luând în considerare următoarele argumente:</p> <ul style="list-style-type: none">• cerința prevăzută doar pentru un anumit tip de punte, restricționează participarea anumitor ofertanți;• producătorii de mijloace de transport persoane utilizează mai des varianta de construcție cu punte rigidă decât varianta cu semiaxe independente;• mijloacele de transport persoane cu punți rigide sunt acceptate și respectă cerințele privind omologarea europeană, inclusiv pentru trafic urban;• varianta cu punte rigidă respectă toate celelalte condiții prevăzute în caietul de sarcini;• ambele variante, cu semiaxe independente sau cu punte rigidă, oferă același nivel de confort pentru pasageri, în condiții de exploatare în mediu urban;• din punct de vedere tehnic și economic, varianta cu punte rigidă este mai avantajoasă decât varianta cu semiaxe independente. <p>Construcția unui mijloc de transport cu punte rigidă este mai simplă, mai rezistentă, cu durata de viață mai mare și implicit rezultă timp și costuri de mentenanță mai mici.</p> <p>Drept urmare, considerăm că solicitarea noastră este justificată și, în consecință, vă rugăm ca în cazul în care nu sunteți de acord cu modificarea caietului de sarcini să ne prezentați avantajele relevante ale</p>		<p>Autoritatea Contractanta isi mentine cerinta exprimata in documentatia de atribuire, punct 3.6 si 6.17 din caietul de sarcini:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Solutia tehnica cu punte fata rigida nu este asa cum afirma solicitantul „din punct de vedere tehnic și economic mai avantajoasă decât varianta cu semiaxe independente și construcția unui mijloc de transport cu punte rigidă este mai simplă, mai rezistentă, cu durata de viață mai mare și implicit rezultă timp și costuri de mentenanță mai mici”, din următoarele motive:<ul style="list-style-type: none">✓ Sistemul de suspensie în cazul vehiculelor de transport public de calatori trebuie sa asigure amortizarea socurilor si vibratiilor produse in circulatie datorita contactului intre roata si suprafata carosabila;✓ Puntea rigida asa cum ii spune si numele, nu reuseste sa asigure un grad de confort transmitand la caroserie vibratiile si socurile in special atunci cand rotile intalnesc denivelari, gropi in asfalt, guri de canal deformate si sub nivelul asfaltului;✓ O suspensie cu semiaxe independente (articulate) asigura mult mai bine preluarea socurilor si vibratiilor protejand atat partile componente ale puntii respective cat si caroseria. <p>Din punct de vedere economic defectele ce apar la puntea rigida duc la necesitatea inlocuirii partilor componente, tocmai datorita preluarii „rigide a socurilor”, spre deosebire de puntea fata cu semiaxe independente (articulate) care prezinta o fiabilitate mai buna, ceea ce ar duce la costuri ridicare in ceea ce priveste partile componente ce trebuie inlocuite.</p> <p>Pe durata de viata normala a troleibuzului, solutia tehnica cu semiaxe independente este mai avantajoasa din punct de vedere economic fata de solutia prezentata de catre solicitantul, respectiv punte fata rigida.</p>

<p>Intrebare nr. 2</p>	<p>soluției alese, precum și necesitatea care a condus la impunerea unei astfel de cerințe.</p>	<p>Raspuns nr. 2</p>	<p>Autoritatea Contractanta isi mentine cerințele exprimate în art.13.7., 13.8 și 13.9 din Draftul de Contract, care definesc defecțiunile și viciile ascunse pe o perioadă de 8 ani, respectiv 480.000 km rulați, deoarece autoritatea contractantă dorește să-și îndeplinească obiectivele privind transportul public de călători și furnizorul trebuie să livreze un produs fiabil, care să nu ducă la defecțiuni repetate. Troleibuzele oferite trebuie să îndeplinească condițiile legate de siguranța circulației, realizarea confortului pentru călători și protecția mediului, așa cum sunt ele stipulate în reglementările legale în vigoare și pe baza cărora se face omologarea și certificarea de tip a troleibuzelor. Orice defecțiune apărută trebuie remediată în termen de garanție, iar în cazul în care aceeași defecțiune apare la mai multe troleibuze, prin contract și prin reglementările legale în vigoare, furnizorul este obligat să aplice măsuri de remediere la tot parcul livrat.</p> <p>De asemenea, vă atenționăm că în situația în care apar defecțiuni la sistemele de frână, la suspensie, la echipamentele de iluminat și semnalizare, etc., furnizorul este obligat să asigure remedierea la tot parcul livrat, indiferent de numărul de cazuri apărute, ținând cont că pe perioada de 8 ani de garanție, furnizorul este obligat să constituie o formație de service în locațiile de mentenanță ale achizitorului.</p> <p>Stabilirea procentului de 6% ca prag maxim pentru viciu de material a fost practicat în toate contractele de achiziții pentru transportul public în Municipiul București. Ținând cont de gradul ridicat de pericol pentru siguranța călătorilor transportați inclusiv pentru asigurarea condițiilor civilizate de transport, este obligatoriu să se ia măsuri imediat ce se atinge acest prag considerat de avarie. Având în vedere ca acest contract se derulează pe 2 ani cu un grafic de derulare, rezulta ca la atingerea pragului de 6% în timpul derularii contractului se atinge un prag limită și neluarea măsurilor de remediere va duce la creșterea numărului de troleibuze defecte și implicit creșterea acestui procent.</p> <p>Asa cum a DECIS CNSC în numeroase spete legate de achiziția vehiculelor de transport public de călători de către autorități publice locale, se consideră că regimul juridic aplicabil contractelor administrative este unul exorbitant, de drept public.</p> <p>Prerogativele de putere publică ale administrației au la bază faptul că administrația încheie contractul în scopul de a satisface un interes general, ceea ce da administrației posibilitatea de a impune clauze exorbitante în</p>
	<p>In draftul de contract specifica:</p> <p>„13.7 In cazul unor defecțiuni si vicii ascunse, daca pe parcursul primilor 480000 km rulați, o avarie sau o uzura anomala se repeta troleibuzele livrate, acesta reprezintă un defect sistematic” de concepție sau de fabricație. In acest caz, furnizorul este obligat sa verifice, sa reproiecteze, sa înlocuiască sau sa repare, pe cheltuiala proprie, elementul defect, la toate troleibuzele.</p> <p>13.8 Daca după perioada de garanție de funcționare, o piesa componenta a unui agregat/subansamblu se defectează (rupere, spargere, uzura anomala) la un rulaj mai mic decât fiabilitatea declarata de ofertant a agregatului/ subansamblului in cauza, pentru un procent mai mare de 6% din lotul de troleibuze achiziționat, se va defini in condițiile îndeplinirii „viciului de material”. Furnizorul va fi responsabil de remedierea viciilor ascunse pe cheltuiala sa, pentru perioada de fiabilitate declarata sau durata de viata a agregatului (subansamblului) in cauza.</p> <p>13.9 Furnizorul va fi responsabil pe întreaga durata de viata a troleibuzului de remedierea viciilor ascunse de material, concepție sau execuție, pentru troleibuz ca ansamblu cat si pentru toate agregatele, sistemele si echipamentele sale, pe cheltuiala sa ”.</p> <p>Deasemenea in caietul de sarcini se solicita ca durata de utilizare normala sa fie de 12 ani.</p> <p>Valoarea aleasa pentru procentul care determina viciul ascuns/de material este una foarte mica in raport cu ce este uzual in domeniu, o astfel de valoare implica riscuri crescute din perspectiva determinării in mod eronat a situațiilor de viciu ascuns si consecințelor acestor erori si anume înlocuirea elementelor in cauza pentru întregul lot cu potențiale costuri considerabile pentru furnizor. Aceste riscuri se vor regăsi in mod automat in preț. Va rugam astfel sa modificați valoarea solicitata pentru determinarea viciilor ascunse la 15%.</p> <p>Alternativ putem agreea o formula in care, daca se înlocuiesc succesiv anumite componente specifice la 6% din numărul total de troleibuze in interval de 90 de zile, este considerata defecțiune sistematica si se va înlocui pe tot lotul.</p>		

<p>Intrebare nr. 3</p>	<p>Conform draftului de contract: „13.11 Remedierea defecțiunilor în termen de garanție se va realiza fără penalizări în maxim 24 ore pentru intervențiile care nu necesită demontări de agregate/echipamente și în maxim 48 ore pentru intervențiile care necesită demontări de agregate /echipamente de la întocmirea notificării transmise” Termenele solicitate sunt extrem de scurte și sunt greu de garantat având în vedere că nu se poate prevedea exact natura defecțiunilor și piesele care vor trebui înlocuite. Pentru ca furnizorii să se asigure împotriva acestor riscuri pe de o parte va trebui să mențină un stoc de piese considerabil extins la sediul achizitorului și pe de altă parte să crească prețul oferit pentru a contracara situațiile neprevăzute. Va solicităm astfel să relaxați termenele solicitate: 48 ore pentru reparații ușoare respectiv 96 ore pentru reparații care necesită demontări.</p>	<p>Raspuns nr. 3</p>	<p>contract, de a controla modul de executare a contractului. Clauzele exorbitante sunt clauze derogatorii de la dreptul comun și care consacră puteri sporite în favoarea entității publice pe considerentul ocrotirii interesului public. Acestea sunt de obicei prevăzute în caietul de sarcini, precum și în actul normativ care reglementează respectivul contract. Astfel, orice contract cu o entitate publică centrală sau locală cuprinde clauze ce pot fi considerate exorbitante pentru particulari, dată fiind calitatea aparte a beneficiarului și destinația vizând interesul public a contractului.</p>
<p>Intrebare nr. 4</p>	<p>Conform draftului de contract: „15.3 În cazul în care plățile nu pot fi efectuate din cauza unor situații neprevăzute în legătură cu contul bancar și sau alocarea bugetară, Municipiul București nu datorează majorări penalități sau daune interese Furnizorului.” Având în vedere că în situații similare autoritatea contractantă solicită penalizări furnizorului ducând până la rezilierea contractului va rugăm să eliminăm prevederea sau să introducem prevederi echivalente pentru o relație contractuală simetrică. Contrariul conduce evident la crearea unui risc pentru furnizor care va trebui cuantificat în preț oferit chiar dacă situația prevăzută are potențialul de a nu se materializa nicio dată.</p>	<p>Raspuns nr. 4</p>	<p>Autoritatea Contractantă își menține cerința exprimată la pct.13.11, din Draftul de Contract. Termenele solicitate pentru remedieri, în termen de garanție, sunt corecte și se practică cu toate vehiculele noi achiziționate și care urmează a fi achiziționate de către autoritatea contractantă ținând cont de numărul mare de produse, care vor fi livrate și de perioada de 8 ani de garanție. Furnizorul este obligat să realizeze un stoc de materiale componente pentru reparații și piese de schimb și agregate, pentru a nu imobiliza parcul de troleibuze în cazul apariției unor defecțiuni în termen de garanție. Autoritatea contractantă prestează un serviciu de transport public care este o activitate în interesul cetățenilor Municipiului București. Aceasta activitate presupune respectarea graficului de circulație și a programării parcului de vehicule și orice imobilizare a unui vehicul generează îngreunarea prestării serviciului. De asemenea, se va ține cont de argumentarea privind regimul juridic aplicabil contractelor administrative care este unul exorbitant, de drept public.</p>
<p>Intrebare nr. 4</p>	<p>Conform draftului de contract: „15.3 În cazul în care plățile nu pot fi efectuate din cauza unor situații neprevăzute în legătură cu contul bancar și sau alocarea bugetară, Municipiul București nu datorează majorări penalități sau daune interese Furnizorului.” Având în vedere că în situații similare autoritatea contractantă solicită penalizări furnizorului ducând până la rezilierea contractului va rugăm să eliminăm prevederea sau să introducem prevederi echivalente pentru o relație contractuală simetrică. Contrariul conduce evident la crearea unui risc pentru furnizor care va trebui cuantificat în preț oferit chiar dacă situația prevăzută are potențialul de a nu se materializa nicio dată.</p>	<p>Raspuns nr. 4</p>	<p>Autoritatea Contractantă își menține prevederile din draftul de contract. De asemenea, menționăm că Municipiul București a fost solicitant eligibil în cadrul programului de îmbunătățire a calității aerului și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, prin Administrația Fondului de Mediu pentru achiziția celor 100 de troleibuze și de asemenea finanțarea pentru aceste achiziții a fost aprobată, în consecință îngrijorarea operatorului economic nu este fondată. Se va ține cont și de deciziile CNSC prin care s-a argumentat ca: “Având în vedere că prin contractul administrativ administrația publică (sau entitățile asimilate) își realizează o parte din sarcinile sale, se consideră că prerogativele de putere publică ale administrației au la bază faptul că administrația încheie contractul în scopul de a satisface un interes general, ceea</p>

			<p>ce dă administrației posibilitatea de a impune clauze exorbitante în contract, de a controla modul de executare a contractului și de a dispune rezilierea contractului atunci când interesul public nu mai primește, prin executarea contractului, o satisfacție completă și continuu.</p> <p>Clauzele exorbitante sunt clauze derogatorii de la dreptul comun și care consacră puteri sporite în favoarea entității publice pe considerentul ocrotirii interesului public. Acestea sunt de obicei prevăzute în caietul de sarcini, precum și în actul normativ care reglementează respectivul contract (de exemplu dreptul de denunțare unilaterală a contractului de concesiune a bunurilor proprietate publică de către entitatea publică contractantă atunci când interesul public o cere, în condițiile OUG nr. 54/2006, clauză care prevede dreptul de control al entității publice, clauza care prevede dreptul administrației de a modifica unilateral partea reglementară a contractului etc.).</p> <p>Astfel, orice contract cu o entitate publică centrală sau locală cuprinde clauze ce pot fi considerate exorbitante pentru particulari, data fiind calitatea aparte a beneficiarului și destinația vizând interesul public a contractului.</p> <p>În consecință, se reține că și contractele de achiziție publică presupun anumite rigori pe care trebuie să le accepte cei care doresc să se implice într-o relație contractuală cu statul sau cu entitățile sale publice.</p>
<p>Intrebare nr. 5</p>	<p>Conform draftului de contract:</p> <p>„19.3 In cazul in care, din vina sa exclusiva Furnizorul nu isi indeplinește obligațiile asumate pentru contract, Achizitorul are dreptul de a deduce din obligațiile asumate, ca majorări de întârziere, o suma echivalentă cu 0.04% din prețul contractului pentru fiecare zi de întârziere, pana la îndeplinirea efectivă a obligațiilor”</p> <p>Solicitarea a unor penalități de întârziere ca procent din valoarea contractului este exagerată în raport cu scopul dorit și anume asigurarea la timp a transportului public. Va solicităm ca aplicarea penalităților să se facă în raport cu numărul de vehicule care nu au fost livrate în termen. Menținerea cerinței în forma actuală crează un risc contractual pentru furnizor care se va regăsi în prețul oferit.</p>	<p>Raspuns nr. 5</p>	<p>Clauza din art.19.3 din Draftul de Contract exprimă rolul de activitate de interes public major, respectiv transport public de călători, fapt pentru care întârzierea livrării troleibuzelor contractate aduce o atingere gravă interesului public, deoarece crește gradul de încărcare și aglomerația pe liniile de transport public și afectează întreaga activitate de transport public, fapt pentru care autoritatea contractantă, la fel ca în toate contractele de achiziții publice de vehicule de transport public noi, a prevăzut aplicarea unei majorări de întârziere cu o sumă echivalentă cu 0,04% din prețul contractului, pentru fiecare zi de întârziere și nu doar pentru lotul livrat, până la data producerii întârzierii, respectiv aplicarea majorării de întârziere doar pentru numărul de vehicule care nu au fost livrate.</p> <p>Se va tine cont si de deciziile CNSC prin care s-a argumentat ca:</p> <p>“Având în vedere că prin contractul administrativ administrația publică (sau entitățile asimilate) își realizează o parte din sarcinile sale, se consideră că regimul juridic aplicabil acestor contracte este unul exorbitant, de drept public. Prerogativele de putere publică ale administrației au la bază faptul că administrația încheie contractul în scopul de a satisface un interes general, ceea ce dă administrației posibilitatea de a impune clauze exorbitante în contract, de a controla modul de executare a contractului și de a dispune rezilierea</p>

<p>Intrebare nr. 6</p>			<p>contractului atunci când interesul public nu mai primește, prin executarea contractului, o satisfacție completă și continuuă.</p> <p>Clauzele exorbitante sunt clauze derogatorii de la dreptul comun și care consacră puteri sporite în favoarea entității publice pe considerentul ocrotirii interesului public. Acestea sunt de obicei prevăzute în caietul de sarcini, precum și în actul normativ care reglementează respectivul contract (de exemplu dreptul de denunțare unilaterală a contractului de concesiune a bunurilor proprietate publică de către entitatea publică contractantă atunci când interesul public o cere, în condițiile OUG nr. 54/2006, clauză care prevede dreptul de control al entității publice, clauza care prevede dreptul administrației de a modifica unilateral partea reglementară a contractului etc.).</p> <p>Astfel, orice contract cu o entitate publică centrală sau locală cuprinde clauze ce pot fi considerate exorbitante pentru particulari, data fiind calitatea aparte a beneficiarului și destinația vizând interesul public a contractului.</p> <p>În consecință, se reține că și contractele de achiziție publică presupun anumite rigori pe care trebuie să le accepte cei care doresc să se implice într-o relație contractuală cu statul sau cu entitățile sale publice.</p>
<p>Intrebare nr. 6</p>	<p>Conform draftului de contract:</p> <p>19.6.2. În caz de defectare a troleibuzului din cauze imputabile Furnizorului, în termen de garanție se vor percepe de către Achizitor daune directe de 2247 lei/zi calendaristică până la remedierea defectelor</p> <p>19.6.3. Calculul daunelor va începe după expirarea perioadei de grație prevăzută la art. 13.11. din Contract și se va încheia la data întocmirii procesului verbal de remediere și scoatere din imobilizare.</p> <p>19.6.4. În cazul în care nu se realizează disponibilitatea minimă asumată prin oferta, daunele se calculează din momentul reclamării defectului, fara acordarea perioadei de grație de 24 ore, respectiv 48 ore, pentru numărul de troleibuze defecte care depasesc procentul de defecte admis.</p> <p>19.6.5. Calculul disponibilitatii se realizează la nivel de an pentru fiecare troleibuz în parte și pentru întreg lotul de troleibuze. Practic în fiecare zi trebuie să existe disponibil un număr de troleibuze de minim 95% din parcul livrat. De asemenea fiecare troleibuz trebuie să fie disponibil din punct de vedere tehnic minim 347 de zile pe an din totalul de 365.</p> <p>Prevederile enumerate mai sus în ansamblul acestora crează riscuri greu de estimat și controlat de furnizor. Perioadele de grație sunt prea scurte pentru obiectul în cauza și chiar și acestea sunt eliminate atunci când</p>	<p>Raspuns nr. 6</p>	<p>Articolele 19.6.2, 19.6.3, 19.6.4 și 19.6.5 se aplică de către autoritatea contractantă, în toate contractele de achiziție de vehicule de transport public. În situația în care produsele livrate nu sunt fiabile, sau se produc defecțiuni în perioada de garanție, care afectează atât posibilitatea de utilizare în traseu a vehiculului respectiv cât și afectarea gravă a programului de circulație prin scăderea sub 95% a numărului de troleibuze disponibile pentru îndeplinirea programului zilnic de circulație, această activitate nu constituie o dublă penalizare, deoarece se referă la două consecințe diferite, respectiv imposibilitatea utilizării pentru transportul public a unui troleibuz, care a fost achiziționat și plătit conform contractului și a doua consecință este imposibilitatea asigurării programului de circulație pe liniile de transport public datorită scăderii actului de disponibilitate a parcului de troleibuze sub 95%.</p> <p>Atenționăm faptul că prin aplicarea perioadei de grație de 24 ore, respectiv 48 ore pentru reparații mai dificile, cu toate că pentru imobilizare nu se aplică penalizarea, totuși dacă nu se îndeplinește coeficientul de disponibilitate a parcului de troleibuze livrate, se vor aplica penalizările conform contractului.</p> <p>Referitor la afirmația „Perioadele de grație sunt prea scurte pentru obiectul în cauza și chiar și acestea sunt eliminate atunci când utilizatorul declara un număr suficient ca indisponibil fara ca furnizorul sa poata reacționa in vreun fel” facem precizarea ca nu se pune problema ca achizitorul sa declare un</p>

<p>Intrebare nr. 7</p>	<p>utilizatorul declara un număr suficient ca indisponibil fara ca furnizorul sa poata reacționa in vreun fel. Deasemenea dubla calculatie pentru disponibilitatea parcului este punitiva si redundanta. Va solicitam sa extindeti termenul de gratie, sa inlaturati prevederea referitoare la ignorarea termenelor de gratie si sa alegeți una din cele doua variante de calcul al disponibilității vehiculelor. Menținerea prevederilor curente se traduce automat in creșterea prețului oferit ca metoda de mitigare a riscului.</p>		<p>numar de vehicule indisponibile din vina furnizorului fara ca vehiculele sa fie imobilizate din vina furnizorului asa cum prevad clauzele contractuale. De asemenea, „dubla calculatie pentru disponibilitatea parcului” asa cum mentioneaza operatorul economic are justificare prin faptul ca furnizorul poate mentine indisponibile anumite vehicule o perioada lunga de timp fara a se indeplini conditia de disponibilitate pe lot de 95% si astfel, Autoritatea Contractanta nu poate beneficia de aceste vehicule si nici nu poate impune penalitatile privind atingerea pragului de disponibilitate a intregului lot de troleibuze. Din acest motiv penalitatile pentru nerealizarea disponibilitatii se calculeaza atat la nivel de vehicul ca numar de zile de disponibilitate (minim 347 din 365 de zile pe an) cat si la nivelul intregului lot de troleibuze livrat. Interesul autoritatii contractante este ca intregul lot de troleibuze livrat sa fie cu un grad inalt de fiabilitate, disponibil in integralitatea lui pentru prestatia serviciului de transport public.</p>
<p>Intrebare nr. 7</p>	<p>Conform draftului de contract: „20. Rezilierea contractului 20.1. Nerespectarea obligatiilor asumate prin prezentul contract de către una din parti da dreptul partii lezate de a considera contractul reziliat de plin drept, fara intervenția instanței judecătorești, cu condiția notificării acestui lucru partii in culpa cu cel puțin 30 zile înainte. Partea lezata are dreptul de a solicita in acest caz părții in culpa plata de daune interese. Prevederea este arbitrara si potențial creatoare de abuzuri. Determinarea culpei si a lezării nu se poate face doar prin declaratia uneia dintre parti in mod unilateral. Va rugam sa inlaturati prevederea.</p>	<p>Raspuns nr. 7</p>	<p>Capitolul 2 "Rezilierea Contractului", respectiv art.20.1 sunt exprimate corect și reprezintă voința părților în cadrul contractului, care se va încheia între ofertantul declarat câștigător și autoritatea contractantă. Această clauză nu creează nici abuzuri și nu este nici arbitrară. În cazul în care una dintre părți consideră că îi sunt lezate drepturile legitime, conform contractului, se poate adresa în instanță pentru a-și apăra drepturile. Se mentin prevederile draftului de contract. Se va tine cont si de deciziile CNSC prin care s-a argumentat ca: “Având în vedere că prin contractul administrativ administratia publica (sau entitățile asimilate) își realizează o parte din sarcinile sale, se consideră că regimul juridic aplicabil acestor contracte este unul exorbitant, de drept public. Prerogativele de putere publica ale administratiei au la baza faptul că administratia încheie contractul în scopul de a satisface un interes general, ceea ce dă administratiei posibilitatea de a impune clauze exorbitante în contract, de a controla modul de executare a contractului și de a dispune rezilierea contractului atunci când interesul public nu mai primește, prin executarea contractului, o satisfactie completa si continua. Clauzele exorbitante sunt clauze derogatorii de la dreptul comun si care consacra puteri sporite în favoarea entitatii publice pe considerentul ocrotirii interesului public. Acestea sunt de obicei prevazute în caietul de sarcini, precum și în actul normativ care reglementeaza respectivul contract (de exemplu dreptul de denuntare unilaterala a contractului de concesiune a bunurilor proprietate publică de catre entitatea publică contractantă atunci când</p>

<p>Intrebare nr. 8</p>	<p>Conform draftului de contract: „20.2 Achizitorul isi rezerva dreptul de a denunța unilateral contractul de furnizare, in cel mult 30 de zile de la aparitia unor circumstanțe care nu au putut fi prevăzute la data încheierii contractului si care conduc la modificarea clauzelor contractuale in asa măsură încat îndeplinirea contractului respectiv ar fi contra interesului public. Prevederea este extrem de vaga si lasa loc la interpretări. Va rugam sa inlaturati prevederea sau cel puțin sa detaliezi astfel de situații neprevăzute cu titlu de exemplu.</p>	<p>Raspuns nr. 8</p>	<p>interesul public o cere, în condițiile OUG nr. 54/2006, clauză care prevede dreptul de control al entității publice, clauza care prevede dreptul administrației de a modifica unilateral partea reglementară a contractului etc.). Astfel, orice contract cu o entitate publică centrală sau locală cuprinde clauze ce pot fi considerate exorbitante pentru particulari, data fiind calitatea aparte a beneficiarului și destinația vizând interesul public a contractului. În consecință, se reține că și contractele de achiziție publică presupun anumite rigori pe care trebuie să le accepte cei care doresc să se implice într-o relație contractuală cu statul sau cu entitățile sale publice.</p>
			<p>Autoritatea Contractantă își menține prevederile contractuale așa cum au fost prevăzute în draftul de contract. Se va ține cont și de deciziile CNSC prin care s-a argumentat ca: “Având în vedere că prin contractul administrativ administrația publică (sau entitățile asimilate) își realizează o parte din sarcinile sale, se consideră că regimul juridic aplicabil acestor contracte este unul exorbitant, de drept public. Prerogativele de putere publică ale administrației au la bază faptul că administrația încheie contractul în scopul de a satisface un interes general, ceea ce dă administrației posibilitatea de a impune clauze exorbitante în contract, de a controla modul de executare a contractului și de a dispune rezilierea contractului atunci când interesul public nu mai primește, prin executarea contractului, o satisfacție completa și continua. Clauzele exorbitante sunt clauze derogatorii de la dreptul comun și care consacra puteri sporite în favoarea entității publice pe considerentul ocrotirii interesului public. Acestea sunt de obicei prevăzute în caietul de sarcini, precum și în actul normativ care reglementează respectivul contract (de exemplu dreptul de denunțare unilaterală a contractului de concesiune a bunurilor proprietate publică de către entitatea publică contractantă atunci când interesul public o cere, în condițiile OUG nr. 54/2006, clauză care prevede dreptul de control al entității publice, clauza care prevede dreptul administrației de a modifica unilateral partea reglementară a contractului etc.). Astfel, orice contract cu o entitate publică centrală sau locală cuprinde clauze ce pot fi considerate exorbitante pentru particulari, data fiind calitatea aparte a beneficiarului și destinația vizând interesul public a contractului. În consecință, se reține că și contractele de achiziție publică presupun anumite rigori pe care trebuie să le accepte cei care doresc să se implice într-o relație contractuală.</p>

<p>Intrebare nr. 9</p>	<p>Conform draftului de contract: „25.2 Daca părțile nu ajung sa soluționeze neînțelegerile pe cale amiabila, fiecare parte se poate adresa instanțelor judecătorești competente din Romania. Articolele 20.2 si in special 20.1 ale aceluiași draft de contract sunt in dezacord cu aceasta prevedere. Va rugam sa eliminați articolele 20.1 si 20.2, toate neînțelegerile nerezolvabile pe cale amiabila urmând a se soluționa in instanța</p>	<p>Raspuns nr. 9</p>	<p>Autoritatea Contractanta nu este de acord cu eliminarea art.20.1, respectiv art. 20.2, deoarece acestea nu sunt contradictorii față de art. 25.2., deoarece dreptul de a apela la justiție este garantat prin Constituție.</p>
<p>Intrebare nr. 10</p>	<p>Conform fisei de date valoarea estimata pentru licitația mai sus menționata este 214488800 RON fara TVA. Luând in considerare solicitările autorității contractante care implica riscuri considerabile pentru orice furnizor care ar intra într-o relație contractuală cu autoritatea contractanta prin prisma prevederilor cerințelor draftului de contract si cerințelor caietului de sarcini, luând in considerare complexitatea de natura tehnica a vehiculelor si costurile de producție aferente la care se adauga cerințele legate de garanție, cele mai mari din Romania, va comunicam pe aceasta cale ca valoarea estimata este semnificativ subdimensionata in raport cu ceea ce furnizorii pot oferi in mod real fara a face compromisuri de calitate sau promisiuni care nu vor putea fi respectate. Astfel va rugam respectuos sa suplimentati fondurile pentru aceasta procedura cu 20%. Menținerea bugetului actual ne pune in imposibilitatea depunerii unei oferte si apreciem ca acest lucru este valabil si pentru alți potențiali ofertanți.</p>	<p>Raspuns nr. 10</p>	<p>Licitatia este în curs de desfășurare, există finanțare pentru această achiziție și nu poate fi modificată documentația de atribuire, care a fost publicată în JOUE și în SICAP. Autoritatea contractanta a realizat in data de 05.09.2018 prin SICAP o procedura de consultare a pietei ce a avut ca scop determinarea valorii estimate de achizitie a 100 de troleibuze. Acest raport a fost publicat in SICAP in data de 24.09.2018. Achizitia troleibuzelor a făcut obiectul unui Studiu de Oportunitate aprobat prin HCGMB nr. 690/18.10.2018.</p>
<p>Intrebare nr. 11</p>	<p>Vă rugăm să luați în considerare modificarea cerinței pentru intervalul operațional al mișcării autonome al troleibuzului până la valoarea maximă de 5 km (Caietul de sarcini, capitolul 6.25.4 "AUTONOMIA TROLEIBUZULUI"). O astfel de schimbare a parametrilor va permite utilizarea unui pachet de baterii de tracțiune semnificativ mai mic, reducând astfel greutatea vehiculului, acest lucru permitand, de asemenea, întreținerea mai ușoară și costuri mai reduse cu mentenanța bateriilor de tracțiune, mai puține atașamente ale unor componente ale vehiculelor, etc. De asemenea, va rugam sa detaliami cat mai clar necesitatea acestei cerințe si sa acceptati si solutiile alternative pentru inceptinirii cerinței solicitate. Va rugam sa aveti in vedere ca o astfel de cerinta este restrictiva si nelegala, fiind total nejustificata, distanta de 20 km nefiind una aplicabila.</p>	<p>Raspuns nr. 11</p>	<p>Autoritatea Contractanta își menține cerința exprimată în documentația de atribuire 3. CONDIȚII TEHNICE OBLIGATORII, pct. 38 „Troleibuzul trebuie sa indeplineasca conditia de autonomie in exploatare de minim 20 km. Nu se accepta realizarea autonomiei pe baza de grup generator, dieselelectric.” Interpretarea operatorului economic conform careia “cerința este restrictiva si nelegala” nu este reala, activitatea de exploatare a troleibuzelor in Municipiul Bucuresti presupune parcurgerea unor distante fara rețea de contact ce impun autonomia solicitata prin caietul de sarcini. Aceasta autonomie a fost stabilita ca urmare a Studiului de Oportunitate elaborat și aprobat prin GCGMB nr.90/18.10.2018 ce cuprinde înființarea de noi trasee și/sau extinderea celor actuale. Acest Studiu a fost luat in calcul la aprobarea finanțării de la Administrația Fondului de Mediu.</p>

	<p>dat fiind specificul activității de exploatare pentru care este necesara existenta relelei de contact. Prin urmare va rugam sa admitemi solicitarea noastra care este mai realista in ceea ce priveste utilitatea si necesitatea acestei cerinte.</p>		
<p>Intrebare nr. 12</p>	<p>Vă rugăm să acceptați modificarea cerințelor specificate în Caietul de sarcini, capitolul 3 "CONDIȚII TEHNICE OBLIGATORII", tabel - punctul 12, după cum urmează: "Cel puțin 3 uși de acces pentru compartimentul pasagerilor vor avea câte 2 aripi fiecare. Lățimea minimă pentru ușile 1 de 850 mm; lățimea minimă pentru ușile 2, 3 (eventual 4) de 1200 mm".</p> <p>Soluția cu 4 uși de intrare va permite și o mai bună accesibilitate pentru pasageri și, astfel, timpul necesar pentru opririle troleibuzelor poate fi scurtat. Un alt avantaj al acestei soluții este, de asemenea, un flux mai bun de pasageri pe toată lungimea vehiculului și, astfel, poate fi obținut și echilibrul de încărcare al sarcinii pe axe. Modificarea acestei cerințe este în rezonanță cu cerințele generale ale caietului de sarcini respective :</p> <p>"4.2.1. DESCRIEREA GENERALĂ CONSTRUCTIVĂ A TROLEIBUZULUI Troleibuzele trebuie să îndeplinească condiții speciale de fiabilitate, securitate, confort, protecție ambientală la nivelul normelor europene în vigoare și trebuie să asigure o fiabilitate ridicată, o mentenanță scăzută și accesibilitate ușoară la agregate.</p> <p>(.....)</p> <p>Designul exterior și al elementelor din interiorul salonului trebuie să fie modern și să confere în ansamblu, un ambient și un confort corespunzător călătorilor."</p>	<p>Raspuns nr. 12</p>	<p>Autoritatea Contractanta își menține cerința exprimată în documentația de atribuire cap. 3. CONDIȚII TEHNICE OBLIGATORII, pct. 12 „Cele 3 uși de acces pentru salonul de călători vor avea câte 2 foi fiecare, lățime minimă pentru fiecare ușă 1200 mm. Prima semifoale de la ușa l-a va fi cu comandă independentă iar geamul acestela va fi protejat contra aburirii.”</p> <p>Facem mențiunea ca latimea usilor este specificata cu termenul "minim" si deschiderea usilor va reprezenta conditie de omologare de catre RAR sau organisme acreditate de certificare din România/UE.</p> <p>De asemenea ne mentinem si solicitarea conform caietului de sarcini pct 6.5 "Pentru postul de conducere prima foaie a ușii l va avea și deschidere independentă."</p> <p>Consideram ca lungimea troleibuzului solo, din gama de 12 m, asa cum este solicitat in caietul de sarcini nu necesita pentru asigurarea fluxului de calatori o a 4 a usa suplimentara care poate reprezenta o sursa de defect suplimentara si implicit poate genera costuri de intretinere si reparatii suplimentare pentru beneficiar.</p>
<p>Intrebare nr. 13</p>	<p>Vă rugăm să luați în considerare modificarea cerințelor definite în Caietul de sarcini, capitolul 3 "CONDIȚII TEHNICE OBLIGATORII", tabel - punctul 15, după cum urmează: "Compartimentul conducătorului auto va fi complet separat de zona pasagerului, cu acces direct din exterior (pe prima aripă a primei uși sau a ambelor aripi ale primei uși). Separarea va fi sigiliată strâns pentru a împiedica formarea curenților de aer".</p> <p>Aceasta modificare va permite folosirea unui portofoliu mai larg de carcase de troleibuze și, prin urmare, poate fi atins un nivel mult mai rezonabil pentru prețul troleibuzului.</p> <p>Soluția cu 4 uși de intrare va permite și o mai bună accesibilitate pentru pasageri și, astfel, timpul necesar pentru opririle troleibuzelor poate fi scurtat. Un alt avantaj al acestei soluții este, de asemenea, un flux mai</p>	<p>Raspuns nr. 13</p>	<p>Solutia pe care operatorul economic o solicita, respectiv accesul direct din exterior in compartimentul conducatorului auto prin "ambele aripi ale primei uși" este o solutie ce nu poate acceptata de beneficiar deoarece perturba fluxul de calatori si accesibilitatea calatorilor la imbarcarea/debarcare prin faptul ca pasagerii din vecinatatea cabinei conducatorului auto ar fi nevoiti sa se deplaseze spre centrul salonului pentru a cobora.</p> <p>Autoritatea contractanta isi mentine solicitarea din caietului de sarcini pct 6.5 "Pentru postul de conducere prima foaie a ușii l va avea și deschidere independentă."</p>

	<p>bun de pasageri pe toată lungimea vehiculului și, astfel, poate fi obținut și echilibrul de încărcare al sarcinii pe axe. Modificarea acestei cerințe este în rezonanța cu cerințele generale ale caietului de sarcini respectiv:</p> <p>"4.2.1. DESCRIEREA GENERALĂ CONSTRUCTIVĂ A TROLEIBUZULUI Troleibuzele trebuie să îndeplinească condiții speciale de fiabilitate, securitate, confort, protecție ambientală la nivelul normelor europene în vigoare și trebuie să asigure o fiabilitate ridicată, o mentenanță scăzută și accesibilitate ușoară la agregate.</p> <p>(.....)</p> <p>și al elementelor din interiorul salonului trebuie să fie modern și să confere în ansamblu, un ambient și un confort corespunzător călătorilor."</p>		
<p>Intrebare nr. 14</p>	<p>Vă rugăm să modificați cerințele definite în Caietul de sarcini, capitolul 4.2.1. "DESCRIEREA GENERALĂ CONSTRUCTIVĂ A TROLEIBUZULUI" după cum urmează : "Compartimentul șoferului va fi realizat într-un design modern, complet despărțit de zona pasagerilor, cu acces direct din exterior, pe partea dreaptă a troleibuzului, prin prima arpa a ușii 1, care se deschide independent, sau prin ambele arpi ale ușii 1".</p>	<p>Raspuns nr. 14</p>	<p>Solutia pe care operatorul economic o solicita, respectiv accesul direct din exterior in compartimentul conducatorului auto prin "ambele arpi ale primei usi" este o solutie ce nu poate acceptata de beneficiar deoarece perturba fluxul de calatori si accesibilitatea calatorilor la imbarcarea/debarcare prin faptul ca pasagerii din vecinatatea cabinei conducatorului auto ar fi nevoiti sa se deplaseze spre centrul salonului pentru a cobora.</p> <p>Autoritatea contractanta isi mentine solicitarea din caietului de sarcini pct 6.5 "Pentru postul de conducere prima foale a usii 1 va avea și deschidere independentă."</p>
<p>Intrebare nr. 15</p>	<p>Soluția cu 4 uși de intrare va permite și o mai bună accesibilitate pentru pasageri și, astfel, timpul necesar pentru opririle troleibuzelor poate fi scurtat. Un alt avantaj al acestei soluții este, de asemenea, un flux mai bun de pasageri pe toată lungimea vehiculului și, astfel, poate fi obținut și echilibrul de încărcare al sarcinii pe axe. Modificarea acestei cerințe este în rezonanța cu cerințele generale ale caietului de sarcini respectiv:</p> <p>"4.2.1. DESCRIEREA GENERALĂ CONSTRUCTIVĂ A TROLEIBUZULUI Troleibuzele trebuie să îndeplinească condiții speciale de fiabilitate, securitate, confort, protecție ambientală la nivelul normelor europene în vigoare și trebuie să asigure o fiabilitate ridicată, o mentenanță scăzută și accesibilitate ușoară la agregate.</p> <p>(.....)</p> <p>Designul exterior și al elementelor din interiorul salonului trebuie să fie modern și să confere în ansamblu, un ambient și un confort corespunzător călătorilor."</p>	<p>Raspuns nr. 15</p>	<p>Solicitarea operatorului economic de latime minima a usii 1= 850 mm, nu este acceptata de autoritatea contractanta.</p> <p>Autoritatea contractanta isi mentine cerinta din caietul de sarcini cap 6.5. UȘILE DE ACCES "Caroseria trebuie să fie prevăzută cu 3 uși de acces pentru călători</p>

	<p>mm".</p> <p>Aceasta modificare va permite folosirea unui portofoliu mai larg de carcase de trolebuze și, prin urmare, poate fi atins un nivel mult mai rezonabil pentru prețul trolebusului.</p> <p>Soluția cu 4 uși de intrare va permite și o mai bună accesibilitate pentru pasageri și, astfel, timpul necesar pentru opririle trolebuselor poate fi scurtat. Un alt avantaj al acestei soluții este, de asemenea, un flux mai bun de pasageri pe toată lungimea vehiculului și, astfel, poate fi obținut și echilibrul de încărcare al sarcinii pe axe. Modificarea acestei cerințe este în rezonanță cu cerințele generale ale caietului de sarcini respectiv:</p> <p>"4.2.1. DESCRIEREA GENERALĂ CONSTRUCTIVĂ A TROLEIBUZULUI Trolebuzele trebuie să îndeplinească condiții speciale de fiabilitate, securitate, confort, protecție ambientală la nivelul normelor europene în vigoare și trebuie să asigure o fiabilitate ridicată, o mentenanță scăzută și accesibilitate ușoară la agregate. (.....)</p> <p>și al elementelor din interiorul salonului trebuie să fie modern și să confere în ansamblu, un ambiant și un confort corespunzător călătorilor."</p>		<p>pe partea dreaptă, cu câte 2 foi pentru fiecare ușă, lățime minimă pentru fiecare ușă 1200 mm, cu mecanism de acționare protejat contra intemperțiilor și a accesului neautorizat (inaccesibil călătorilor). Încuietorile trebuie să fie antivandalism. Ușile închise trebuie să fie coplanare cu caroseria. Pentru postul de conducere prima foaie a ușii I va avea și deschidere independentă."</p>
<p>Intrebare nr. 16</p>	<p>Va rugam sa considerati modificarea cerintei din caietul de sarcini, capitolul 6.5 "USILE DE ACCES" astfel: "Caroseria trebuie sa fie prevazuta cu cel puțin 3 uși de acces pentru calatori pe partea dreapta, cu cate 2 foi pentru fiecare usa, latime minima pentru prima usa 850 mm, latime minima pentru a doua, a treia si eventual a patra usa 1200mm, cu mecanism de actionare protejat contra intemperțiilor si a accesului neautorizat (inaccesibil calatorilor). Incuietoriile trebuie sa fie antivandalism. Usile inchise trebuie sa fie coplanare cu caroseria. Pentru postul de conducere prima foaie a usii va avea si deschidere independenta. Cele cel puțin trei usi cu cate 2 foi fiecare trebuie sa fie comandate electronic si cu actionare pneumatica. Comanda electronica a usilor se va integra cu sistemul de gestiune electronica al trolebusului".</p> <p>Soluția cu 4 uși de intrare va permite și o mai bună accesibilitate pentru pasageri și, astfel, timpul necesar pentru opririle trolebuselor poate fi scurtat. Un alt avantaj al acestei soluții este, de asemenea, un flux mai bun de pasageri pe toată lungimea vehiculului și, astfel, poate fi obținut și echilibrul de încărcare al sarcinii pe axe. Modificarea acestei cerințe este în rezonanță cu cerințele generale ale caietului de sarcini respectiv:</p> <p>"4.2.1. DESCRIEREA GENERALĂ CONSTRUCTIVĂ A</p>	<p>Raspuns nr. 16</p>	<p>Autoritatea contractanta isi mentine cerinta exprimata in documentatia de atribuire 6.5. UȘILE DE ACCES " Caroseria trebuie să fie prevăzută cu 3 uși de acces pentru călători pe partea dreaptă, cu câte 2 foi pentru fiecare ușă, lățime minimă pentru fiecare ușă 1200 mm, cu mecanism de acționare protejat contra intemperțiilor și a accesului neautorizat (inaccesibil călătorilor). Încuietorile trebuie să fie antivandalism. Ușile închise trebuie să fie coplanare cu caroseria. Pentru postul de conducere prima foaie a ușii I va avea și deschidere independentă."</p> <p>Facem mentiunea ca latimea usilor este specificata cu termenul minim si deschiderea usilor va reprezenta conditie de omologare de catre RAR sau organisme acreditate de certificare din Romania/UE.</p> <p>Consideram ca lungimea trolebusului solo, din gama de 12 m, asa cum este solicitat in caietul de sarcini nu necesita pentru asigurarea fluxului de calatori o a 4 a usa suplimentara care poate reprezenta o sursa de defect suplimentara si implicit poate genera costuri de intretinere si reparatii suplimentare pentru beneficiar.</p> <p>Solicitarea operatorului economic de latime minima a usii 1= 850 mm, nu este acceptata de autoritatea contractanta.</p>

<p>Intrebare nr. 17</p>	<p>TROLEIBUZULUI Troleibuzele trebuie să îndeplinească condiții speciale de fiabilitate, securitate, confort, protecție ambientală la nivelul normelor europene în vigoare și trebuie să asigure o fiabilitate ridicată, o mentenanță scăzută și accesibilitate ușoară la agregate. (.....) Designul exterior și al elementelor din interiorul salonului trebuie să fie modern și să confere în ansamblu, un ambiant și un confort corespunzător călătorilor.”</p> <p>Conform prevederilor caietului de sarcini, perioada totala de garantie minima solicitata este de 8 ani (4 ani de garantie "FULL WARRANTY" + 4 ani de garantie extinsa). Acest lucru determina o crestere semnificativa a pretului si va determina utilizarea unor materiale de slaba calitate de catre alti producatori pentru a se incadra in pret. Va rugam sa considerati eliminarea garantiei extinse, perioada totala de garantie ramanand de 4 ani, conform cerintelor uzuale in Uniunea Europeana.</p>	<p>Raspuns nr. 17</p>	<p>Autoritatea contractanta isi mentine solicitarea din caietul de sarcini cap 10.1. TERMEN DE GARANȚIE "Furnizorul se va angaja obligatoriu în ofertă la următoarele garanții:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garanția funcționării („FULL WARRANTY”) fără defecțiuni a troleibuzului minim 240.000 km sau minim 4 ani, indiferent care se îndeplinește primul, de la data punerii în exploatare, pentru troleibuz în ansamblu și toate componentele acestuia (altele decât cele de mai jos); Ofertantul va lua în calcul un parcurs mediu anual de 60.000 km/troleibuz. • Garanție extinsă pentru minim 4 ani sau minim 240.000 km, indiferent care se îndeplinește primul, în intervalul de exploatare corespunzător de la anul 5 până la anul 8 inclusiv, sau rulajul până la minim 480.000 km pentru troleibuz în ansamblu și toate componentele acestuia. Vor fi asigurate de catre Furnizor toate materialele, piesele, subsansamblele, ansamblele, sistemele, agregatele troleibuzului necesare să fie înlocuite prin reparații de uzură normală, defecte tehnice, cu reperi definite (kituri de reparație, subsansabluri, materiale, piese, etc) conform manualului de reparații și întreținere a troleibuzului și catalogului de piese de schimb." <p>Facem precizarea ca interpretarea operatorului economic conform careia o garantie extinsa "va determina utilizarea unor materiale de slaba calitate de catre alti producatori pentru a se incadra in pret.", este eronata fiind in interesul furnizorului de a oferi un produs fiabil care sa genereze costuri cat mai mici pe toata perioada de garantie.</p>
<p>Intrebare nr. 18</p>	<p>Conform cerintelor prevazute in Anexa nr. 7 la caietul de sarcini, Furnizorul este obligat sa livreze pachetul complet de consumabile necesar pentru o perioada de 4 ani sau 240.000 km din perioada de garantie, pachetul complet de parti necesare pentru mentenanta planificata (inclusiv mentenanta zilnica), cat si alte piese de schimb si subsansamble. Va rugam sa considerati eliminarea sau reducerea semnificativa a</p>	<p>Raspuns nr. 18</p>	<p>Autoritatea Contractanta precizeaza ca anexa 7 a caietului de sarcini la care operatorul economic face referire contine " LISTA VERIFICĂRILOR LA RECEPȚIA TROLEIBUZULUI". In ceea ce priveste furnizarea in cadrul contractului de echipamente, sculele speciale, dispozitive, piese de schimb și materialele consumabile, ne mentinem solicitarea din caietul de sarcini conform pct 1.1 si anexe 1 din caietul de sarcini.</p>

	<p>pachetului de piese de schimb si subsansamble indicat in anexa 7 a caietului de sarcini, tinand cont de valoarea estimata redusa pentru acest contract, fiind o diferenta mai mica de minim 20% fata de pretul unitar prevazut pentru acelasi produs la alte autoritati publice din Europa.</p>		
<p>Intrebare nr. 19</p>	<p>Conform caietului de sarcini, in timpul perioadei de garantie, Furnizorul va efectua, pe propria cheltuiala, mentenanta planificata completa (full service), in afara de activitatea zilnica de control a troleibuzelor. Consideram ca aceasta cerinta este abuziva si excesiva si va rugam sa considerati eliminarea acesteia din cadrul obligatiilor Furnizorului.</p>	<p>Raspuns nr. 19</p>	<p>Interpretarea operatorului economic conform careia "cerinta este abuziva si excesiva" nu este intemelata, avand in vedere ca solicitarea din caietul de sarcini privind realizarea de catre furnizor a activitatilor de intretinere și mentenanță planificata se refera la perioada de garantie a troleibuzului, ce este in sarcina furnizorului.</p> <p>Autoritatea contractanta isi mentine solicitarea din caietul de sarcini cap 10.4. ACTIVITATEA DE ÎNȚEȚINERE ȘI MENTENANȚĂ PLANIFICATA</p> <p>"Oferta va conține procesul de întreținere planificată din care să reiasă periodicitatea, operația efectuată, piesele care trebuie înlocuite preventiv, consumabilele, timpii alocați pentru manopera.</p> <p>a. prin activitate de întreținere se înțelege totalitatea lucrărilor cerute în planul de revizii planificate al troleibuzului în funcție de rulajul și de timpul de exploatare al acestuia;</p> <p>b. activitatea se desfășoară în două locații stabilite de Achizitor în anexa la contract;</p> <p>c. lucrările vor fi executate de personalul desemnat de Furnizor, pe cheltuiala furnizorului, cu materialele, SDV-urile acestuia;</p> <p>toate consumabilele necesare activității de întreținere și mentenanță planificată sunt în sarcina Furnizorului pentru toată perioada de garanție și vor fi livrate esalonat pe cheltuiala acestuia. Furnizorul va pune la dispoziție piesele și materiale consumabile (becuri, ulei pentru completare și alți lubrifianți, etc) care în caz de defectare pot conduce la imobilizarea troleibuzului."</p>
<p>Intrebare nr. 20</p>	<p>Conform caietului de sarcini, Furnizorul este obligat sa incheie polita de asigurare RCA pentru fiecare troleibuz, valabila pe o perioada de 6 luni de zile de la livrare.</p> <p>Va rugam sa considerati eliminarea obligatiei, tinand cont de valoarea estimata redusa pentru acest contract, fiind o diferenta mai mica de minim 20% fata de pretul unitar prevazut pentru acelasi produs la alte autoritati publice din Europa.</p>	<p>Raspuns nr. 20</p>	<p>Autoritatea contractanta isi mentine solicitarea din caietul de sarcini cap. 1.1 "Furnizorul va asigura în prețul contractului polița de asigurare RCA pentru fiecare troleibuz valabilă pe o perioadă de 6 luni de zile de la livrare."</p>
<p>Intrebare nr. 21</p>	<p>Conform caietului de sarcini, capacitatea de transport va fi de minim 96 pasageri. Va rugam sa considerati modificarea cerintei din caietul de sarcini, capitolul 5.5 "CARACTERISTICI MASICE" in: "Capacitate transport calatori: min. 75 calatori (68 daN/calator)". Luand in considerare</p>	<p>Raspuns nr. 21</p>	<p>Autoritatea contractanta isi mentine solicitarea din caietul de sarcini cap. 5.5. CARACTERISTICI MASICE</p> <p>"- Capacitate transport călători: min. 96 călători (68 daN/călător)."</p>

	configuratie solicitata a vehiculului, capacitatea de transport de 75 calatori va permite configurarea compartimentului de calatori pentru a fi mai confortabil pentru pasageri.		
Intrebare nr. 22	Conform caietului de sarcini, carcasa echipamentelor amplasate pe acoperis vor avea grad de izolare de min IP 56. Va rugam sa considerati modificarea cerintei din caietul de sarcini asa cum este uzual la nivelul Uniunii Europene, capitolul 6.25.2. "ECHIPAMENTUL DE TRACȚIUNE" in "carcasele echipamentelor amplasate pe acoperis vor avea grad de izolare de min. IP 55".	Raspuns nr. 22	Autoritatea contractanta isi mentine solicitarea din caietul de sarcini cap. 6.25.2. "Carcasele echipamentelor amplasate pe acoperis vor avea grad de izolare de min IP 56." Autoritatea Contractanta precizeaza ca pe langa faptul ca troleibuzele sunt parcate in aer liber la beneficiar, expuse conditiilor de atmosferice, acestea sunt supuse activitatilor de spalare mecanizata in statile de spalare, ceea ce presupune stropirea troleibuzului si implicit a echipamentelor de pe acoperis cu jeturi de apa.
Intrebare nr. 23	In ceea ce priveste prevederile caietului de sarcini de la capitolul 10.1 TERMEN DE GARANTIE, exista o serie de neclaritati in ceea ce priveste: - Activitatile de reparatii realizate in perioada de "full warranty" si "in perioada de garantie extinsa" - Activitatile de mententanta in perioada de "full warranty" si " in perioada de "garantie extinsa" - Activitatile de service (zilnice, mententanta, grele etc) ce se vor face de personalul achizitorului - Activitatile de service (zilnice, mententanta, grele etc) ce se vor face de personalul Furnizorului - Personalul ce trebuie pus la dispozitie de Furnizor in perioada de "full warranty" si " in perioada de "garantie extinsa", tinand cont de faptul ca in unele paragrafe se mentioneaza ca activitatile de service vor fi doar "supravegheate" de personalul Furnizorului. "Având in vedere specificul activitatii de exploatare a troleibuzelor pentru care este necesara existenta rețelei de contact alimentata de la o substatie electrica de tracțiune, in perioada de garanție activitatea de mentenanța și întreținere zilnică, mentenanța și întreținere planificată, intervenții in perioada de garanție se va desfasura in locațiile desemnate de Achizitor pe costurile Furnizorului. Service-ul pentru reparații grele în perioada de garanție a autovehiculelor poate fi realizat și in atelierul de service al Furnizorului, care trebuie să fie în aria administrativ-teritorială a Municipiului București și/sau județul Ilfov, pe costurile furnizorului. La ofertare se va prezenta autorizarea RAR a atelierului service.	Raspuns nr. 23	Autoritatea Contractanta precizeaza ca in caietul de sarcini pct. 10. GARANȚII ȘI SERVICE sunt descrise in detaliu activitatile la care operatorul economic face referire. Nu intelegem neclaritatile la care face referire operatorul economic. Conform caiet de sarcini cap 1. "Oferta va cuprinde și echipamentele, sculele speciale, dispozitivele, piesele de schimb și materialele consumabile, prestarea activităților de service în perioada de garanție, instruirea și autorizarea personalului Achizitorului, în conformitate cu obligațiile solicitate prin documentația de atribuire." Conform caiet de sarcini cap 10. "Furnizorul va asigura pe costurile sale un stoc de materiale și piese, agregate, inclusiv consumabilele (lubrifianti, filtrele aferente, etc.) necesare pentru activitatea de remediere a defectiunilor, întreținere zilnică pe toată perioada de garanție tip <u>FULL WARRANTY.</u> " Conform caietului de sarcini pct. 10. GARANȚII ȘI SERVICE, la Garanție extinsă " Sunt exceptate: - Următoarele consumabile: uleiuri, filtre, anvelope, becuri auto;" "Pe perioada de garanție extinsa achizitorul va suporta si cheltuielile legate de consumabile (uleiuri, filtre, anvelope, becuri auto)." Avand in vedere cele mentionate in caietul de sarcini, clarificam faptul ca furnizorul este obligat sa asigure materialele consumabile pe perioada de garantie full warranty, iar pe perioada de garantie extinsa achizitorul va suporta cheltuielile legate de consumabile (uleiuri, filtre, anvelope, becuri auto). Autoritatea contractanta a realizat in data de 05.09.2018 prin SICAP o procedura de consultare a pietei ce a avut ca scop determinarea valorii estimate de achizitie a 100 de troleibuze. Acest raport a fost publicat in SICAP in data de

Furnizorul va acorda asistență tehnică, training personal cu certificare, SDV-istica și documentația necesară până la obținerea de către Achizitor a licențierii RAR (Registrul Auto Român) pentru activitățile de service pentru troleibuzul oferit (pentru locațiile de exploatare ale Achizitorului, prevăzute în anexa la contract și personalul nominalizat de Achizitor). Furnizorul va prezenta personalul și dotarea tehnică necesare asigurării asistenței tehnice în garanție și service-ului în perioada de garanție a autovehiculelor.

Furnizorul va desemna un responsabil pentru activitatea de service în termen de garanție care va răspunde de coordonarea și optimizarea activității. Pentru îndrumarea și controlul acestor activități, Furnizorul va stabili câte un reprezentant permanent de service în unitățile de exploatare. Operatorul de transport public funcționează în regim continuu, iar defectarea troleibuzelor creează mari probleme în funcționarea serviciului de transport public. Ca urmare, furnizorul trebuie să asigure desemnarea personalului propriu, astfel încât să poată interveni în toate unitățile de exploatare care au în dotare troleibuzele furnizate, în cel mai scurt timp, îndeplinind condițiile din Caietul de sarcini.

Se vor organiza întâlniri bilunare de analiză în comisie mixtă Achizitor --- Furnizor.

Manopera de întreținere planificată, revizii tehnice și reparații defecte tehnice conform manualului de întreținere al producătorului va fi efectuată de către personalul desemnat de Furnizor, pe costurile Furnizorului. Furnizorul va asigura avizarea operațiunilor și a calității execuției, cu asumarea întregii responsabilități asupra acestora, pentru perioada de garanție tip full warranty cât și pentru perioada de garanție extinsă. Furnizorul va asigura pe costurile sale un stoc de materiale și piese, agregate, inclusiv consumabilele (lubrifianți, filtre aferente, etc.) necesare pentru activitatea de garanție de remediere a defecțiunilor, întreținere zilnică pe toată perioada de garanție tip FULL WARRANTY.

Distribuirea acestora din stoc se va asigura în regim operativ astfel încât să se asigure în permanență disponibilitatea asumată prin contractul de furnizare troleibuze, de minim 95%. Aceleași condiții vor fi îndeplinite și pe perioada de garanție extensă, cu excepția consumabilelor definite (uleiuri, antigel, filtre, acumulatori, anvelope, becuri auto)".

Va rugăm să prezentați clar și detaliat fiecare din elementele menționate mai sus și de asemenea să clarificați ce anume consumabile și piese de schimb, etc vor fi suportate de către

24.09.2018.

Pentru această achiziție a fost aprobată finanțarea prin Administratia Fondului de Mediu la valoarea postata in SICAP.

	<p>achizitor in perioada si "full warranty" si " in perioada de "garanție extinsa".</p> <p>Rugam Autoritatea contractanta ca, in raspunsurile pe care le va transmite, sa tina cont de valoarea estimata foarte mica pentru acest contract, comparativ cu alte autoritati contractante din Europa pentru acelasi tip de produse, sa aibe in vedere ca, de la data stabilirii valorii estimate, cursul de schimb a suferit modificari semnificative, modificari ce au delimitat scaderea asemnificativa a pretului unitar /troleibuz. Va rugam, de asemenea, sa aveți in vedere ca producatorii sunt toti externi fiind in mod evident afectati de aceste modificari ale cursului de schimb in defavoarea acestora.</p>		
<p>Intrebare nr. 24</p>	<p>Avand in vedere volumul mare de lucru pentru pregatirea ofertei (inclusiv timpul necesar pentru traducerea documentelor ofertantilor straini), termenul de depunere foarte scurt, insuficient pentru obtinerea unor acorduri cu furnizorii romani pentru respectarea tuturor cerintelor tehnice, va rugam sa fii de acord cu decalarea termenului de depunere al ofertei cu cel puțin 30 zile a.i. sa putem depune o oferta corecta si atent elaborata, pe masura complexitatii proiectului. Multumim.</p>	<p>Raspuns nr. 24</p>	<p>Autoritatea Contractanta își menține poziția privind termenul de depunere a ofertelor, conform anuntului de participare publicat în SICAP.</p>