



Nr. 1588 / 10.05.2019

**CATRE**  
**OPERATORII ECONOMICI**

interesați de participarea la procedura de licitație deschisă on-line privind atribuirea contractului de achiziție publică având ca obiect **"Achiziționarea a 100 autobuze electrice"**

*Referitor la procedura de atribuire a contractului de achiziție mai sus menționat, inițiată prin publicarea anunțului de participare nr. CN1009989/15.03.2019, 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 Direcția Transporturi, în calitate de direcție inițiatoare a procedurii de atribuire

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

**Întrebare 1:**

În Caietul de Sarcini, cap. 1.1, pagina 2, specificați că „Pentru funcționarea autobuzului complet electric, acesta va fi prevăzut cu echipamente care vor permite realizarea unei încărcări lente pe durata a 4-5 ore și rapide cu o durată de 10-15 minute, a Sistemului Reîncărcabil de Stocare a Energiei (SRSEE)”

Capacitatea de 230 kw a autovehiculului este suficientă pentru a atinge autonomia zilnică. În transportul urban se poate atinge o viteză medie de 12 la 25 km/h, cu minim 10 ore de utilizare. În cazul în care vehiculul este încărcat lent adițional în orele de joasă intensitate pentru aproximativ 30-60 de minute, autonomia zilnică va crește cu aproximativ 100 km. Astfel, autonomia minima va fi de 330 km. Încărcarea rapidă și durata lungă de viață a bateriei nu pot fi satisfăcute în aceeași tehnologie a bateriei. Costurile cu bateriile vor crește, iar durata de viață va scădea. De asemenea, încărcarea rapidă adaugă sarcină suplimentară vehiculului. Dat fiind faptul că nu există informații despre stația de încărcare rapidă, vor fi probleme de compatibilitate. În Caietul de Sarcini, autonomia anuală este de 60.000 km. Autonomia este de 170 km/zi, mai mică de 230 km: din acest motiv, încărcarea rapidă nu este necesară.

Rugăm autoritatea contractantă să accepte soluții alternative, dat fiind faptul că performanțe identice pot fi atinse fără utilizarea încărcării rapide, și în cazul unui răspuns afirmativ, să elimine toate cerințele din Caietul de Sarcini ce fac referire la încărcarea rapidă.

**Răspuns 1:**

**Autoritatea contractantă își menține solicitările din Caietul de Sarcini privind posibilitatea realizării atât a încărcării lente cât și rapide a Sistemului Reîncărcabil de Stocare a Energiei (SRSEE).**

### **Întrebare 2:**

În Caietul de Sarcini, cap. 1.3.1, pag. 4, specificați că autobuzul electric trebuie să fie realizat în conformitate cu: „Regulamentul CEE-ONU R24 - prescripții privind emisiile poluante; [...] Regulamentul CEE-ONU R 34 /2016/1428 - dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește prevenirea riscului de incendiu;”

Aceste regulamente sunt aplicabile motoarelor cu compresie. Se referă la motorul cu aprindere prin comprimare. Nu există motor de aprindere comprimat pe vehiculele electrice. ECE R34 este, de asemenea, utilizat pentru rezervoarele de combustibil lichid. Nu există rezervor de combustibil pe autobuzul electric.

Rugăm autoritatea contractantă să fie de acord cu eliminarea cerinței privind realizarea autobuzelor electrice în conformitate cu Regulamentele CEE-ONU R 24 și R 34/2016/1428.

### **Răspuns 2:**

***Autoritatea contractantă este de acord cu solicitarea, cu precizarea că omologarea vehiculelor se va realiza în conformitate cu regulamentele și legislația în vigoare aplicabilă conform solicitărilor din Caietul de Sarcini cap. 1.3. CONFORMITATEA CU REGLEMENTĂRILE ÎN VIGOARE.***

### **Întrebare 3:**

În Caietul de Sarcini, cap. 1.3.1, pag. 4, specificați ca autobuzul electric trebuie să fie realizat în conformitate cu: Amendamentul 1 la Regulamentul CEE-ONU R 36; "CEE-ONU R107 este cea mai recentă versiune a Regulamentului. Regulamentul R107 prevede ECE R36 și 2001/85 / EEC mai detaliat și mai sigur în ceea ce privește satisfacția clienților. Rugăm autoritatea contractantă să fie de acord cu eliminarea cerinței, acceptând realizarea autobuzului în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU R107.

### **Răspuns 3:**

***Autoritatea contractantă este de acord cu solicitarea și menționează că realizarea autobuzului în conformitate cu regulamentul CEE-ONU R 107 este prevăzută la punctul 1.3.1 CONFORMITATEA CU REGULAMENTE CEE-ONU din Caietul de Sarcini.***

### **Întrebare 4:**

În Caietul de Sarcini, cap. 1.3.1, pag. 4, specificați că autobuzul electric trebuie să fie realizat în conformitate cu: „Regulamentul CEE-ONU R 51 - prescripții privind emisiile sonore ale vehiculelor motorizate; - Regulamentul CEE-ONU R 66 - dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor de pasageri de capacitate mare în ceea ce privește rezistența suprastructurii acestora;”

Directiva 540/2014/CEE privind emisia de zgomot a autobuzului va fi utilizată în locul ECE R51. ECE R 66, este obligatoriu pentru clasele II și III; vehiculele din aceste clase călătoresc cu viteză mare de până la 120 km/h. Din acest motiv, testul de roll-over va fi necesar. Până la viteza de 70 km/h, nu există riscul de rulare. Din acest motiv nu este necesar. Reglementarea solicitată trebuie să respecte directiva de bază 2007/46/EEC.

Rugăm autoritatea contractantă să fie de acord cu eliminarea cerințelor, întrucât acestea nu sunt necesare pentru autobuze M3 Clasa I.

### **Răspuns 4:**

***Autoritatea contractantă a solicitat prin documentația de atribuire: „Autobuzele electrice vor avea omologările pentru vehicule complete, acordate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3, clasa I, în baza directivelor-cadru: Directiva 2007/46/CE și Directiva 70/156/CEE, modificată de Directiva 2001/85/CEE sau Certificat de omologare de tip RAR (Registrul Auto Român) conform Legii nr. 230/2003, pentru aprobarea O.G. nr.78/2000, cu ultimele modificări și a Ordinului M.T.C.T. nr. 2132/2005-RNTR 7, completat cu Ordinul M.T.I. 1275/2009, M.L.P.T.L. nr. 211/2003-RNTR 2, modificat și completat cu Ordinul M.T.I. nr.1147/2009 și Ordinul M.T.I. nr. 421/2010, Ordinul M.T.C.T. nr. 2135/2005-RNTR 4.”***

**De asemenea:**

**„Dacă autobuzul electric este omologat doar de autoritățile competente din UE, omologarea de tip, de către RAR (Registrul Auto Român) a acestuia se va efectua de către Furnizor, în termen de maxim 45 de zile de la data semnării contractului, pe cheltuiala și riscul său. Aceasta reprezintă condiție pentru intrarea în vigoare a contractului.**

**Aceste autobuze electrice trebuie să fie omologate de către Registrul Auto Român (RAR) în scopul obținerii cărții de identitate.”**

**Autoritatea contractantă este de acord cu solicitarea de clarificare.**

**Întrebare 5:**

În Caietul de Sarcini, cap. 1.3.1, pag. 4, specificați că autobuzul electric trebuie să fie realizat în conformitate cu: „Regulamentul CEE-ONU R 68- privind viteza maximă constructivă a vehiculelor rutiere, care se înscrie în Cartea de Identitate a vehiculului cea indicată de constructor ”

Regulamentul CEE-ONU R 68 este aplicabil autovehiculelor M1 (mașini), nu autobuzelor. Rugăm autoritatea contractantă să fie de acord cu eliminarea cerinței, acceptând conformitatea cu Regulamentul CEE-ONU R 39.

**Răspuns 5:**

**Autoritatea contractantă este de acord cu solicitarea și menționează că realizarea autobuzului în conformitate cu regulamentul CEE-ONU R 39 este prevăzută la punctul 1.3.1 CONFORMITATEA CU REGULAMENTE CEE-ONU din Caietul de Sarcini.**

**Întrebare 6:**

În Caietul de Sarcini, cap. 1.3.1, pag. 4, specificați că autobuzul electric trebuie să fie realizat în conformitate cu: „-Regulamentul CEE-ONU R 80 - prescripții privind rezistența scaunelor și ancorarea lor,”

Rugăm autoritatea contractantă să fie de acord cu înlocuirea cerinței, acceptând conformitatea cu Regulamentul CEE-ONU R 17.

**Răspuns 6:**

**Autoritatea contractantă acceptă omologarea vehiculelor în conformitate cu regulamentele și legislația în vigoare aplicabilă conform solicitărilor din Caietul de Sarcini cap. 1.3. CONFORMITATEA CU REGLEMENTĂRILE ÎN VIGOARE.**

**Întrebare 7:**

În Caietul de Sarcini, cap. 1.3.2, pagina 5, CONFORMITATEA CU DIRECTIVELE EUROPENE, enumerați un număr de directive aplicabile autobuzelor electrice M3 Clasa I și un număr de directive neaplicabile.

Rugăm autoritatea contractantă să fie de acord cu adăugarea sintagmei: „Conformitatea cu următoarele directive va fi solicitată dacă acestea sunt aplicabile autobuzelor electrice M3 Clasa I în conformitate cu Directiva 2007/46/CEE”

**Răspuns 7:**

**Autoritatea contractantă precizează că se solicită conformitatea cu regulamentele și directivele aplicabile vehiculelor solicitate prin Caietul de Sarcini, respectiv autobuze electrice încadrate în Categoria M3 Clasa I.**

**Conform caietului de Sarcini, cap. 1.1. OBIECTUL ȘI DOMENIUL DE APLICARE:**

**„Autobuzele electrice vor avea omologările pentru vehicule complete, acordate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3, clasa I, în baza directivelor-cadru: Directiva 2007/46/CE și Directiva 70/156/CEE, modificată de Directiva 2001/85/CEE sau Certificat de omologare de tip RAR (Registrul Auto Român) conform Legii nr. 230/2003, pentru aprobarea O.G.**

**nr.78/2000, cu ultimele modificări și a Ordinelor M.T.C.T. nr. 2132/2005-RNTR 7, completat cu Ordinul M.T.I. 1275/2009, M.L.P.T.L. nr. 211/2003-RNTR 2, modificat și completat cu Ordinul M.T.I. nr.1147/2009 și Ordinul M.T.I. nr. 421/2010, Ordinul M.T.C.T. nr. 2135/2005-RNTR 4.”**

**Întrebare 8:**

În Caietul de Sarcini, cap. 3, crt. 11, pagina 10, specificați că „Ferestrele laterale cu deschidere, vor fi de tipul geam culisant, cu înălțime de minim 300 mm. Numărul de trape de aerisire va fi conform proiectului de caroserie și vor fi cu deschidere electrică în trei faze. Autobuzul va respecta reglementările CEE-ONU privind ieșirile de siguranță. Trapele de aerisire vor funcționa și ca ieșiri de siguranță, situație în care acționarea se va face doar manual.”

Sistemul de aer condiționat de înaltă capacitate și viteza de amestecare a aerului proaspăt satisfac atmosfera din interiorul autobuzului. O fereastră de 300 mm înălțime nu este necesară. Geamurile pliabile cu deschidere mică sunt superioare. Sticla pliabilă cu înălțime de 180 mm se va deschide mai mult decât un geam culisant cu înălțime de 300 mm (în cazul geamului culisant, jumătate din geam nu poate fi deschis, lucru neaplicabil geamurilor pliabile).

Rugăm autoritatea contractantă să accepte modificarea cerinței astfel: „Ferestrele laterale cu deschidere, vor fi de tipul geam pliabil cu înălțime de minim 180 mm. Numărul de trape de aerisire va fi conform proiectului de caroserie și vor fi cu deschidere electrică în trei faze. Autobuzul va respecta reglementările CEE-ONU privind ieșirile de siguranță. Trapele de aerisire vor funcționa și ca ieșiri de siguranță, situație în care acționarea se va face doar manual.”

**Răspuns 8:**

**Autoritatea contractantă își menține cerințele din Caietul de Sarcini cap. 3, pct. 11 privind tipul și dimensiunile minime ale ferestrelor laterale cu deschidere, respectiv: „Ferestrele laterale cu deschidere, vor fi de tipul geam culisant, cu înălțime de minim 300 mm. Numărul de trape de aerisire va fi conform proiectului de caroserie și vor fi cu deschidere electrică în trei faze. Autobuzul va respecta reglementările CEE-ONU privind ieșirile de siguranță. Trapele de aerisire vor funcționa și ca ieșiri de siguranță, situație în care acționarea se va face doar manual.”**

**Întrebare 9:**

În Caietul de Sarcini, cap. 4.1, pag. 12, specificați că “Autobuzul electric este destinat exploatării în zone cu climat temperat N și trebuie să asigure o funcționare fiabilă în condițiile ambiante următoare, conform SR EN 60721-2-1:2014: - Temperatura ambiantă: -30°C + +45°C,”

Având în vedere temperatura ambiantă din București, rugăm autoritatea contractantă să accepte modificarea cerinței astfel: „Autobuzul electric este destinat exploatării în zone cu climat temperat N și trebuie să asigure o funcționare fiabilă în condițiile ambiante următoare, conform SR EN 60721-2-1:2014: - Temperatura ambiantă: -15°C + +45°C,”

**Răspuns 9:**

**Autoritatea contractantă își menține cerințele din Caietul de Sarcini, cap. 4.1 CERINȚE DE MEDIU ÎNCONJURĂTOR, cu precizarea că temperatura ambiantă solicitată -30°C ÷ +45°C este în conformitate cu prevederile SR EN 60721-2-1:2014 pentru Municipiul București;**

**Întrebare 10:**

În Caietul de Sarcini, cap. 4.2.1, pag. 12, specificați că “Autobuzele electrice trebuie să fie realizate în conformitate cu legile adoptate cu privire la accesul în salonul acestora a persoanelor cu dizabilități locomotorii, respectiv Legea 448/2006.”

Rugăm autoritatea contractantă să fie de acord cu eliminarea cerinței.

### **Răspuns 10:**

**Autoritatea contractantă își menține cerințele din Caietul de Sarcini cap. 4.2.1 privind realizarea autobuzelor electrice astfel încât să asigure accesul în salonul acestora a persoanelor cu dizabilități locomotorii, conform Legii 448/2006.**

### **Întrebare 11:**

În Caietul de sarcini, cap. 4.2.2., pag. 13, specificați că „Autobuzul electric în ansamblu și echipamentele de pe autobuz trebuie să corespundă, din punct de vedere al compatibilității electromagnetice, cerințelor impuse de Regulamentul 10 al Comisiei Europene privind compatibilitatea electromagnetică și HG 487/2016 privind compatibilitatea electromagnetică. Echipamentele de pe autobuzul electric trebuie să corespundă la șocuri și vibrații: conform normelor europene pentru material rulant și vehicule electrice (CEI 571, CEI 77, CEI 165).”

Conformitatea cu Regulamentul European este suficientă. Înregistrarea vehiculelor la Registrul Auto Român va îndeplini cerințele solicitate de HG 487/2016 privind compatibilitatea electromagnetică.

Rugăm autoritatea contractantă să accepte modificarea cerinței astfel: „Autobuzul electric în ansamblu și echipamentele de pe autobuz trebuie să corespundă, din punct de vedere al compatibilității electromagnetice, cerințelor impuse de Regulamentul 10 al Comisiei Europene privind compatibilitatea electromagnetică sau HG 487/2016 privind compatibilitatea electromagnetică. Echipamentele de pe autobuzul electric trebuie să corespundă la șocuri și vibrații: conform normelor europene pentru material rulant și vehicule electrice (CEI 571, CEI 77, CEI 165).”

### **Răspuns 11:**

**Autoritatea contractantă este de acord ca vehiculul oferit să corespundă reglementarilor și legislației europene și naționale aplicabile în ceea ce privește compatibilitatea electromagnetică pentru autobuzul electric în ansamblu și echipamentele de pe autobuz.**

### **Întrebare 12:**

În Caietul de Sarcini, cap. 4.2.2., pg. 14, specificați că „Autobuzul electric trebuie să fie dotat cu următoarele sisteme de frânare: - Frână auxiliară (de încetinire) electrică recuperativă și reostatică;”

Rugăm autoritatea contractantă să accepte modificarea cerinței astfel: „Autobuzul electric trebuie să fie dotat cu următoarele sisteme de frânare: - Frână auxiliară (de încetinire) electrică recuperativă sau reostatică;”

### **Răspuns 12:**

**Autoritatea contractantă își menține cerințele din Caietul de Sarcini cap. 4.2.2, respectiv:**

**„Autobuzul electric trebuie să fie dotat cu următoarele sisteme de frânare:**

**- Frână auxiliară (de încetinire) electrică recuperativă și reostatică;**

**- Frână de serviciu pneumatică cu circuit independent pe fiecare axă, cu acționare pe discuri de frână;**

**- Frână de staționare (de mână) mecanică cu resort de acumulare și comandă pneumatică, pe puntea spate;**

**- Frână de stație BUS-STOP controlată de controler cu microprocesor și activată la deschiderea ușilor sau comanda conducătorului de vehicul prin buton cu revenire.”**

**Solicitarea din Caietul de Sarcini se va interpreta în sensul că autobuzul electric trebuie să poată realiza atât frânarea recuperativă cât și reostatică.”**

### **Întrebare 13:**

În caietul de sarcini, cap. 5.1., pag. 17, specificați ca: “Pentru produse care provin din țări din afara UE, se solicită certificarea la RAR (Registrul Auto Român) ” Produsele care provin din țări din afara UE pot fi certificate de UE.

Rugăm autoritatea contractantă să accepte modificarea cerinței astfel: „Pentru produse care provin din țări din afara UE, se solicită certificare UE sau la RAR (Registrul Auto Român).”

**Răspuns 13:**

**Autoritatea contractanta este de acord cu solicitarea, respectiv „Pentru produse care provin din țări din afara UE, se solicită certificarea UE sau la RAR (Registrul Auto Român)”.**

**Întrebare 14:**

In caietul de sarcini, cap. 5.2., pg. 17, specificați următoarele: "Componentele din cauciuc trebuie să reziste la condițiile de lucru, respectiv la agenții climatici și la produse petroliere, la variațiile de temperatură și presiune, lumină solară, ozon și ultraviolete cu durata de utilizare normală estimată de minim 8 ani." In industrie, componentele din cauciuc au o durata de utilizare normala estimata de 4-5 ani.

Rugam autoritatea contractanta sa accepte modificarea cerinței astfel: "Componentele din cauciuc trebuie să reziste la condițiile de lucru, respectiv la agenții climatici și la produse petroliere, la variațiile de temperatură și presiune, lumină solară, ozon și ultraviolete cu durata de utilizare normală estimată de minim 4 ani."

**Răspuns 14:**

**Autoritatea contractanta isi mentine cerintele din caietul de sarcini cap. 5.2, respectiv:**

**„Componentele din cauciuc trebuie să reziste la condițiile de lucru, respectiv la agenții climatici și la produse petroliere, la variațiile de temperatură și presiune, lumină solară, ozon și ultraviolete cu durata de utilizare normală estimată de minim 8 ani.”**

**Întrebare 15:**

In caietul de sarcini, cap. 6.10., pg. 25, specificați ca „Uzura maximă va fi de maxim 50 mg (pierdere de material), determinată conform ISO 9352: Plastic.Determinarea rezistenței la uzură.”

Rugam autoritatea contractanta sa accepte modificarea cerinței astfel: „Uzura maximă va fi de maxim 300 mg (pierdere de material), determinată conform ISO 9352: Plastic.Determinarea rezistenței la uzură.”

**Răspuns 15:**

**Autoritatea contractanta solicita respectarea de catre covorul podelei a solicitarilor mentionate in caietul de sarcini, cap. 6.10. PODEAUA ȘI COVORUL, respectiv: „Podeaua va fi acoperită de un covor lipit etanș, rezistent la uzură, antiderapant, impermeabil și ignifug. Pentru covor, soluția tehnică a montajului și îmbinările la margini va evita dezlipirea, pătrunderea apei și a impurităților sub acesta. Tipul covorului va fi pentru trafic intens, cu durata de utilizare normală de minim 8 ani. Culoarea covorului va fi în acord cu designul general al salonului.**

**Se va preciza tipul și producătorul covorului. Se vor prezenta buletine de încercări emise de un laborator autorizat prin care să se demonstreze că va avea rezistența la uzură declarată.”**

**Întrebare 16:**

In caietul de sarcini, cap. 6.11., pag. 26, specificați ca „Barele orizontale de susținere trebuie să fie situate la o înălțime de minim 1,85 m de la nivelul podelei și vor fi prevăzute cu mânere de susținere flexibile. Mânerele flexibile vor fi poziționate echidistant pe lungimea barei și cu prindere ferma, pentru evitarea culisării lor. Se vor prevedea de asemenea și bare de susținere verticale distribuite uniform în salon. Barele verticale trebuie să fie fixate rigid în podea, iar la partea superioara, în tavan sau de sistemul de bare orizontale. In zona ușilor a II-a și a III-a, va fi prevăzută câte o bară orizontală de susținere destinata călătorilor aflați în picioare în acele zone. Bara va fi plasată longitudinal la o înălțime de maxim 1,95 m, pe toată lungimea spațiului ușilor. Pe bara vor fi prevăzute și 5 mânere flexibile de susținere (aceste mânere vor fi culisante)."

Inaltimea exacta (1,85 m) nu definește corespunzător poziția barelor de susținere. Barele de susținere nu vor fi folosite de pasagerii in picioare; mânerele de susținere vor fi folosite. Înălțimea de 1,85 nu respectă prevederile CEE ONU R107. Acesta definește o inaltime de minimum 1,90 m pentru această trecere.

Rugam autoritatea contractanta sa accepte eliminarea cerinței.

**Răspuns 16:**

***Autoritatea contractanta accepta amplasarea barelor in salon conform prevederilor regulamentelor si legislatiei aplicabile pentru omologarea vehiculelor oferate.***

**Întrebare 17:**

In caietul de sarcini, cap. 6.12.1, pag. 26, specificați ca „Disponerea scaunelor va asigura respectarea normelor europene în vigoare (Regulamentul CEE ONU R 107). - Regulamentul CEE-ONU R 80 - prescripții privind rezistența scaunelor și ancorarea lor; - Directiva 74/408/CEE, modificată de Directiva 96/37/CE - condițiile tehnice privind scaunele, ancorajele lor și rezemătoarele de cap;”

Pentru autobuzele M3 Clasa I, Regulamentul CEE ONU R17 definește rezistența scaunelor și ancorarea lor. Teste suplimentare nu sunt posibile pentru autobuzele M3 Clasa I.

Rugăm autoritatea contractanta să accepte conformitatea cu Regulamentul CEE ONU R17.

**Răspuns 17:**

***Autoritatea contractanta accepta disponerea scaunelor conform prevederilor regulamentelor si legislatiei aplicabile pentru omologarea vehiculelor oferate.***

**Întrebare 18:**

In caietul de sarcini, cap. 6.13.5, pag. 29, specificați ca din cadrul bordului autobuzelor nu va lipsi: „Vitezometru: aparat cu afișare analogică;”

Pentru tablouri de bord digitale există un conflict cu display-ul analog. Afișajul poate fi realizat analog.

Rugăm autoritatea contractanta să accepte modificarea cerinței astfel: „-Vitezometru: aparat digital cu afișare analogică”.

**Răspuns 18:**

***Autoritatea contractanta isi mentine solicitarea ca vitezometrul sa fie cu afisare analogica.***

**Întrebare 19:**

In caietul de sarcini, cap. 6.13.5, pag. 29, specificați următoarele: „Computerul de bord va avea o interfață pentru utilizator ușor accesibilă cu meniu obligatoriu în limba română. Acesta, va furniza pe display cel puțin următorii parametri/indicatori: [...] - Presiune franare I și II;”

Vizualizarea presiunii de franare pe tabloul de bord nu este necesară.

Rugăm autoritatea contractanta să accepte eliminarea cerinței.

**Răspuns 19:**

***Autoritatea contractanta isi mentine solicitarea privind posibilitatea de a furniza pe display parametrii/indicatorii mentinuti in caietul de sarcini cap. 6.13.5.***

**Întrebare 20:**

In caietul de sarcini, cap. 6.13.5, pag. 29, specificați următoarele: „Computerul de bord va avea o interfață pentru utilizator ușor accesibilă cu meniu obligatoriu în limba română. Acesta, va furniza pe display cel puțin următorii parametri/indicatori: [...] - Temperatura uleiului din compresor cu deconectarea întrerupătorului automat principal la supratemperatura uleiului;”

Compresorul poate funcționa fără ulei.

Afișarea temperaturii compresorului este suficientă.

Rugăm autoritatea contractanta să accepte modificarea cerinței astfel: „Computerul de bord va avea o interfață pentru utilizator ușor accesibilă cu meniu obligatoriu în limba română. Acesta, va furniza pe display cel puțin următorii parametri/indicatori: [...] - Temperatura compresorului cu deconectarea întrerupătorului automat principal la supratemperatura uleiului;”

**Răspuns 20:**

**Autoritatea contractanta accepta solicitarea.**

**Întrebare 21:**

In caietul de sarcini, cap. 6.14, pg. 31, specificați ca "Autobuzul electric trebuie să fie livrat cu dispozitive de remorcare în ambele capete realizate conform directivei 77/389/CEE. Acestea sunt prevăzute cu cârlige de remorcare sau locaș filetat prevăzut cu dop de protecție cât și o cuplă rapidă pentru alimentarea instalației de aer comprimat"

Prevederile Directivei 1005/2010/CEE sunt suficiente pentru echipamentul de tractare.

Rugam autoritatea contractanta sa accepte modificarea cerinței astfel: "Autobuzul electric trebuie să fie livrat cu dispozitive de remorcare în ambele capete realizate conform directivei 1005/2010/CEE. Acestea sunt prevăzute cu cârlige de remorcare sau locaș filetat prevăzut cu dop de protecție cât și o cuplă rapidă pentru alimentarea instalației de aer comprimat."

**Răspuns 21:**

**Autoritatea contractanta accepta echiparea autobuzului cu dispozitive de remorcare conform prevederilor regulamentelor si legislatiei aplicabile pentru omologarea vehiculelor oferate.**

**Întrebare 22:**

In caietul de sarcini, cap. 6.16, pg. 31-32, specificați ca „Anvelopele trebuie să fie de tipul întărit (reinforced), pentru protecție la frecarea la borduri, la oprirea în stații și trebuie să fie cu posibilitatea refacerii adâncimii profilului (regroovable), cu o durată de bună funcționare de minim 160.000 km. In cazul în care apare uzura anormală a anvelopelor Furnizorul va suporta contravaloarea proporțională cu rulajul neefectuat "

Durata de viata a anvelopelor in condiții de trafic urban este in general de 70.000 - 90.000 km, 120.000 km cu refacerea adâncimii profilului.

Rugam autoritatea contractanta sa accepte modificarea cerinței astfel: „Anvelopele trebuie să fie de tipul întărit (reinforced), pentru protecție la frecarea la borduri, la oprirea în stații și trebuie să fie cu posibilitatea refacerii adâncimii profilului (regroovable), cu o durată de funcționare de minim 160.000 km cu refacere sau 120.000 km fara refacere. In cazul în care apare uzura anormală a anvelopelor Furnizorul va suporta contravaloarea proporțională cu rulajul neefectuat."

**Răspuns 22:**

**Autoritatea contractanta isi mentine cerintele din caietul de sarcini, cap. 6.16, respectiv „Anvelopele trebuie să fie de tipul întărit (reinforced), pentru protecție la frecarea de borduri la oprirea în stații și trebuie să fie cu posibilitatea refacerii adâncimii profilului (regroovable), cu o durată de bună funcționare de minim 160.000 km. În cazul în care apare uzura anormală a anvelopelor Furnizorul va suporta contravaloarea proporțională cu rulajul neefectuat."**

**Întrebare 23:**

In caietul de sarcini, cap. 6.20., pag. 33, specificați ca: „Instalația de preparare, stocare și distribuție a aerului comprimat va cuprinde: compresor dimensionat corespunzător pentru consumul de aer al autobuzului în condițiile transportului urban, de tip rotativ cu palete radiale sau cu șurub, filtru separator, filtru uscător, rezervoare de aer comprimat, conducte.conectori, supape, robineți, instalația electronică de supraveghere aferentă etc "

Rugam autoritatea contractanta sa accepte modificarea cerinței astfel: „Instalația de preparare, stocare și distribuție a aerului comprimat va cuprinde: compresor dimensionat corespunzător pentru consumul de aer al autobuzului în condițiile transportului urban, de tip rotativ cu palete radiale, de tip scroll sau cu șurub, filtru separator, filtru uscător, rezervoare de aer comprimat, conducte. conectori, supape, robineți, instalația electronică de supraveghere aferentă etc."



**Răspuns 23:**

**Autoritatea contractanta accepta solicitarea.**

**Întrebare 24:**

In caietul de sarcini, cap. 6.20., pag. 33, specificați ca „Rezervoarele de aer vor fi prevăzute cu purjare automată și manuală, sistemul de purjare va fi prevăzut cu rezervor de colectare pentru evitarea poluării.”

Atât purjarea automată și cat si manuală nu poate fi posibilă. Cu sistem de uscare și filtrare automată, purjarea automată va fi o soluție ineficienta din punct de vedere economic. Din acest motiv, purjarea manuala este preferabila.

Rugam autoritatea contractanta sa accepte modificarea cerinței astfel: *”Rezervoarele de aer vor fi prevăzute cu purjare manuala, sistemul de purjare va fi prevăzut cu rezervor de colectare pentru evitarea poluării.”*

**Răspuns 24:**

**Autoritatea contractanta isi mentine solicitarea din caietul de sarcini cap. 6.20, respectiv „Rezervoarele de aer vor fi prevăzute cu purjare automată și manuală, sistemul de purjare va fi prevăzut cu rezervor de colectare pentru evitarea poluării.”**

**Întrebare 25:**

In caietul de sarcini, cap. 6.20.1., pag. 33, specificați următoarele: „Compresorul trebuie să fie de tip rotativ cu palete radiale sau cu șurub, cu acționare continuă sau intermitentă (acesta va porni și se va opri automat funcție de valoarea presiunii în instalația pneumatică).”

Rugam autoritatea contractanta sa accepte modificarea cerinței astfel: *„Compresorul trebuie să fie de tip rotativ cu palete radiale, de tip scroll sau cu șurub, cu acționare continuă sau intermitentă (acesta va porni și se va opri automat funcție de valoarea presiunii în instalația pneumatică).”*

**Răspuns 25:**

**Autoritatea contractanta accepta solicitarea.**

**Întrebare 26:**

In caietul de sarcini, cap. 27.2., pag. 43, specificați ca „Pentru testarea, diagnosticarea și parametrizarea sistemelor gestionate electronic se vor livra, conform anexei 1.3, calculatoare portabile/laptop cu caracteristici minimale: [...] display min. 19" + proiector multimedia;” [...]

Hard-discurile serverului vor fi dimensionate astfel încât să asigure volumul de stocare necesar pentru a înregistra toate datele transmise de autobuze pentru o perioadă de minim 24 luni. Se va avea în vedere și o rezervă de stocare de cel puțin 20%, volumul minim de stocare asigurat va fi de minim 5 TB, discurile vor fi de minim 15.000 rpm. sau cu performanțe superioare.”

Pentru laptop, diagonala de 19" este prea mare. Calculatoarele pentru programarea vehiculelor vor fi prea grele. Programarea vehiculelor este o activitate foarte mobila ce se desfasoara atat in service cat si in autobuze. Rotatia discurilor de 15.000 rpm este prea marc. Tehnologia nu va fi fiabila.

Rugam autoritatea contractanta sa accepte modificarea cerinței astfel: *„Pentru testarea, diagnosticarea și parametrizarea sistemelor gestionate electronic se vor livra, conform anexei 1.3, calculatoare portabile/laptop cu caracteristici minimale: [...] display min. 14" + proiector multimedia; [...] Hard-discurile serverului vor fi dimensionate astfel încât să asigure volumul de stocare necesar pentru a înregistra toate datele transmise de autobuze pentru o perioadă de minim 24 luni. Se va avea în vedere și o rezervă de stocare de cel puțin 20%, volumul minim de stocare asigurat va fi de minim 5 TB, discurile vor fi de minim 5.400 rpm. sau cu performanțe superioare.”*

**Răspuns 26:**

**Autoritatea contractanta accepta pentru laptop un display min. 15" + proiector multimedia.**

**Referitor la viteza de rotatie a discurilor pentru server, autoritatea contractanta isi mentine cerinta din caietul de sarcini, respectiv „Se va avea în vedere și o rezervă de stocare de cel puțin 20%, volumul minim de stocare asigurat va fi de minim 5 TB, discurile vor fi de minim 15.000 rpm. sau cu performanțe superioare”.**

**Întrebare 27:**

In caietul de sarcini, cap. 6.32.2, pag. 47-48, specificați ca „Microclimatul compartimentului pasagerilor și al postului de conducere, pe timp de vara, va fi asigurat printr-o instalație de aer condiționat, cu două circuite, unul pentru compartimentul de călători și unul pentru postul de conducere, cu funcționare concomitentă și independenta pentru cele două zone, cu o putere aleasa de minim 37 kw, astfel încât să asigure condițiile de capacitate pentru un microclimat cu un randament de realizare a pragului de minim +25°C în salonul autobuzului la o temperatura a mediului exterior de + 37°C.”

Puterea de 37kW este prea ridicata pentru un autobuz de 12 m. Eficienta trebuie prioritizata peste capacitate.

Rugam autoritatea contractanta sa accepte modificarea cerinței astfel: „Microclimatul compartimentului pasagerilor și al postului de conducere, pe timp de vara, va fi asigurat printr-o instalație de aer condiționat, cu două circuite, unul pentru compartimentul de călători și unul pentru postul de conducere, cu funcționare concomitentă și independenta pentru cele două zone, cu o putere aleasă de minim 25 kw, astfel încât să asigure condițiile de capacitate pentru un microclimat cu un randament de realizare a pragului de minim +28°C în salonul autobuzului la o temperatura a mediului exterior de + 37°C.”

**Răspuns 27:**

**Autoritatea contractanta isi mentine cerintele din caietul de sarcini pct. 6.32.2, respectiv „Microclimatul compartimentului pasagerilor și al postului de conducere, pe timp de vara, va fi asigurat printr-o instalație de aer condiționat, cu două circuite, unul pentru compartimentul de călători și unul pentru postul de conducere, cu funcționare concomitentă și independentă pentru cele două zone, cu o putere aleasă de minim 37 kw, astfel încât să asigure condițiile de capacitate pentru un microclimat cu un randament de realizare a pragului de minim +25°C în salonul autobuzului la o temperatura a mediului exterior de + 37°C.”**

**Întrebare 28:**

In caietul de sarcini, cap. 6.34. pg. 53, specificați ca „Autobuzul trebuie să fie prevăzut cu următoarele accesorii: [...] - Roată de rezervă, cric; - Cale pentru roți, fixate și asigurate; - Două stingătoare pentru incendiu, amplasate în cabina conducătorului auto;”

Roata de rezerva si cricul vor fi amplasate in garaj. 2 cricuri sunt suficiente pentru zona de service. Un stingator de incendiu este suficient pentru cabina conducătorului auto, conform CEE ONU R107.

Rugam autoritatea contractanta sa accepte modificarea cerinței astfel: „Autobuzul trebuie să fie prevăzut cu următoarele accesorii: [...]

- Roată de rezervă, 2 cricuri in zona de service;
- Cale pentru roți, fixate și asigurate;

Un stingator pentru incendiu, amplasate în cabina conducătorului auto;”

**Răspuns 28:**

**Autoritatea contractanta isi mentine cerintele din caietul de sarcini pct. 6.34, respectiv:**

**„Accesoriile solicitate în caietul de sarcini pentru echiparea autobuzului sunt obligatorii și trebuie să respecte cerințele funcționale, ele nefiind opționale.**

**Autobuzul trebuie să fie prevăzut cu următoarele accesorii:**

**- Oglizile retrovizoare exterioare vor fi prevăzute cu ajustare electrică a orientării și sistem de degivrare (cu rezistență electrică). Suportii de susținere vor fi de tip demontabili pe sistem șină „rândunică” și vor avea mecanism rabatabil pe lateralele autobuzului. Oglinda din dreapta va avea oglindă pentru zona ușii 1 și acostament. Oglizile retrovizoare exterioare vor fi obligatoriu pliabile pe conturul caroseriei (la**

**alegerea soluției se va avea în vedere că oglinzile se vor plia zilnic pentru trecerea prin stația de spălare);**

- **Oglinda retrovizoare exterioară pentru supravegherea funcționării sistemului de captare a curentului;**
- **Oglinzi retrovizoare interioare pentru supravegherea perfectă a zonelor din dreptul tuturor ușilor de serviciu;**
- **Cuplă remorcare în față și în spate;**
- **Prize de aer comprimat cu set cuple rapide conjugate;**
- **Roată de rezervă, cric;**
- **Cale pentru roți, fixate și asigurate;**
- **Două stingătoare pentru incendiu, amplasate în cabina conducătorului auto;**
- **Truse medicale (2 buc.);**
- **Triunghi reflectorizant (1 buc.);**
- **Lanternă de avarii (inclusiv cu semnal luminos intermitent);**
- **Vestă reflectorizantă;**
- **Ciocanele pentru ieșirile de urgență;**
- **Set chei: (minim 3 seturi) cheie bord pornire, cheie acces uși, chei speciale capace trape vizitare, alte chei;**
- **Suportți la exterior (câte unul pe fiecare parte) pentru stegulețe, demontabili cu un diametru interior de Ø15 mm și cu orificiu de scurgere a apei;**
- **Cheie pentru roți;**
- **Cheie pentru capacele de protecție a roților punții față (după caz);**
- **Cheie pentru deblocarea frânei de staționare."**

**Întrebare 29:**

In caietul de sarcini, cap. 7.2., crt. 5, pg. 54, specificați ca se vor efectua următoarele: „**Încercări pentru funcționarea antipatinării și a antiblocării**”

Încercarea de lot va deteriora roțile. CEE ONU R13 garantează testul și valorile. Este suficientă încercarea de tip. Rezultatele testelor pot fi variabile deoarece testul trebuie să fie făcut pe drumuri și condiții controlate. Rugăm autoritatea contractantă să accepte eliminarea cerinței.

**Răspuns 29:**

**Autoritatea contractantă își menține cerințele din caietul de sarcini, cap. 7.2. privind verificările de tip și de lot.**

**Întrebare 30:**

In caietul de sarcini, cap. 7.2., crt. 10, pg. 54, specificați ca se vor efectua următoarele: „**Încercări pentru interferență, conform serie CEI801:**

- interferență internă;
- interferență provocată de autobuz în exterior;
- interferență în frecvențele radio;
- interferențe externe asupra autobuzului:“

CEE ONU R10 garantează testele și rezultatele.

Rugăm autoritatea contractantă să accepte eliminarea cerinței.

**Răspuns 30:**

**Autoritatea contractantă își menține cerințele din caietul de sarcini, cap. 7.2. privind verificările.**

**Întrebare 31:**

In caietul de sarcini, cap. 7.2., crt. 14, pg. 55, specificați ca se vor efectua următoarele: "încercări pentru verificarea nivelului de zgomot".

Este suficienta încercarea de tip. Rugam autoritatea contractanta sa accepte eliminarea cerinței.

**Răspuns 31:**

**Autoritatea contractanta isi mentine cerintele din caietul de sarcini, cap. 7.2. privind verificările de tip și de lot.**

**Întrebare 32:**

In caietul de sarcini, cap. 7.2., crt. 18, pg. 55, specificați ca se vor efectua următoarele: „încercări pentru verificarea autonomiei de 230 km garantata de Furnizor”.

In tabelul din caietul de sarcini, nu este bifata nici încercarea de tip, nici cea de lot pentru aceasta încercare. Rugam autoritatea contractanta sa specifice tipul de încercare solicitat.

**Răspuns 32:**

**Verificarea autonomiei de 230 km garantata de Furnizor va constitui atat incercare de tip cat si de lot, conform cerintelor in caietul de sarcini, cap. 7.2, respectiv**

**„Încercările se vor face astfel încât să se verifice îndeplinirea „Condițiilor tehnice pentru vehicule rutiere în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România”, elaborate de RAR, regulamentele CEE-ONU la care România a aderat și standardele naționale specifice construcției de autovehicule rutiere. Autobuzul electric trebuie să fie supus probelor de lot individuale care se vor face în locația de exploatare a Achizitorului, static și un parcurs de probă de minim 300 km înainte de începerea exploatării cu călători”.**

**Întrebare 33:**

In caietul de sarcini, cap. 7.2., crt. 2, pg. 55, specificați ca se vor efectua următoarele: „încercări de măsurători greutate și repartiția sarcinilor pe punți ”

1230/2012/EC garanteaza valorile. Aceste încercări nu sunt necesare. Rugam autoritatea contractanta sa accepte eliminarea cerinței.

**Răspuns 33:**

**Autoritatea contractanta solicita ca incercarea de măsurători greutate și repartiția sarcinilor pe punți sa fie efectuata ca incercare de tip.**

**Întrebare 34:**

In caietul de sarcini, cap. 7.2., crt. 12, pg. 55, specificați ca se vor efectua următoarele: „încercări pentru echipamentele montate pe autobuz:

- nivelul de iluminare salon călători;
- încălzire, ventilație, aer condiționat;
- uși și trapă cărucior;
- instalație de informare călători;
- instalație de numărare călători;
- instalație de supraveghere video;
- instalație spălare și ștergere parbriz;
- instalație de taxare.”

Încercarea de tip este suficienta pentru un produs de serie. Rugam autoritatea contractanta sa accepte doar încercarea de tip pentru echipamentele specificate mai sus.

### **Răspuns 34:**

**Autoritatea contractantă își menține cerințele din Caietul de Sarcini, cap. 7.2. privind verificările de tip și de lot.**

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

### **Întrebare 1:**

**"Document Caiet de Sarcini "Achiziționarea de autobuze electrice de către Municipiul București - Cap. 6.24.4 Încărcarea bateriilor"**

Solicitare

Cu referire la solicitarea privind echiparea autobuzelor cu pantograf pentru încărcarea rapidă a bateriilor și având în vedere autonomia solicitată de 230 km, vă rugăm să fiți de acord și cu prezentarea de soluții alternative cum ar fi încărcarea semi-rapidă, la mijlocul zilei cu reasigurarea autonomiei maxime solicitate și eliminarea astfel a pantografului.

Menționăm că bateriile, pentru a se obține eficiența maximă utilizării acestora, sunt adaptate fie pentru încărcarea lentă fie pentru încărcarea rapidă.

Solicitarea unei autonomii de 230 km și în paralel existența a două sisteme de încărcare nu generează un avantaj pentru operarea comercială a autobuzelor.

### **Răspuns 1:**

**Autoritatea contractanta își menține solicitările din Caietul de Sarcini, Cap. 6.24.4 ÎNCARCAREA BATERIILOR, privind modurile de realizare a încărcării bateriilor, respectiv dotarea cu sistem de captare tip pantograf pentru încărcarea rapidă.**

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

### **Întrebare 1:**

Cu privire la cerințele prevăzute în Caietul de Sarcini pentru achiziționarea de către Municipiul București a unui număr de 100 de autobuze electrice noi, solo, din gama de 12m, conform descrierilor din Caietul de Sarcini nr.417288/13.12.2018,

#### **I. Subcapitolul 5.1 SPECIFICAȚII CONSTRUCTIVE**

Autobuzele electrice ce fac obiectul Caietului de Sarcini trebuie să prezinte o soluție unitară, verificată în practică pe un produs de serie omologat. Nu se admit prototipuri de autobuze electrice. Toate subansamblele și piesele componente trebuie să fie de serie și interschimbabile. Originea și producătorul subansamblelor, agregatelor și echipamentelor din dotarea autobuzelor se vor păstra pentru toate autobuzele electrice ce fac obiectul Caietului de Sarcini. În cazuri excepționale, schimbarea producătorului se va face numai cu acordul scris al Achizitorului.

Subansamblele importante ale autobuzului electric sunt:

- motorul electric de tracțiune;
- echipamentul electric de tracțiune -frânare:
- blocul electronic de comandă cu microprocesor;
- sistemul reîncărcabil de stocare a energiei cu baterii de acumulatori pentru tracțiune electrică;
- blocul de super-condensatori (daca este cazul);
- convertizorul static pentru servicii auxiliare;
- puntea față;

- puntea spate;
- compresorul;
- caseta de direcție;
- pompa servodirecție;
- dispozitivul de sesizare a tensiunii la caroserie;
- sistem captare curent;
- echipamentele electrice auxiliare (contactori, relee, siguranțe automate, sistemul de protecție la suprasarcină accidentală, supracurenți și supratensiuni, motoare auxiliare ventilație, echipamente de încălzire);
- motor servodirecție;
- motor compresor;
- baterii de acumulatori pentru servicii auxiliare (24 V c.c.);
- instalații aer condiționat;
- caroserie;
- aéroterme cu motoare fără perii;
- instalație numărare călători;
- sistem informare audio-video călători.

Aceste subansamble trebuie să fie garantate de ofertantul autobuzului electric prin certificate de garanție însoțite de certificate de conformitate CE, conform reglementarilor din UE în vigoare sau RAR (Registrul Auto Roman).

Pentru produse care provin din țări din afara UE, se solicită certificarea la RAR (Registrul Auto Roman).

Pentru fiecare din subansamblele importante menționate mai sus, furnizorul va preciza producătorul și țara de proveniență.

Producătorii subansamblelor, respectiv ai autobuzului electric, vor garanta fiabilitatea sporită, mentenanța redusă și accesibilitatea pentru executarea operațiilor de întreținere.

Pentru principalele instalații și subansamble din dotarea autobuzului, Ofertantul va prezenta specificații tehnice detaliate, răspunzând tuturor cerințelor din documentație pentru elaborarea și prezentarea Ofertei”.

Având în vedere cele menționate mai sus, vă adresăm următoarea clarificare:

1. “ Pentru fiecare din subansamblele importante menționate mai sus: „Furnizorul va preciza producătorul și țara de proveniență ..... Pentru principalele instalații și subansamble din dotarea autobuzului, Ofertantul va prezenta specificații tehnice detaliate, răspunzând tuturor cerințelor din documentația pentru elaborarea și prezentarea ofertei.”

Referitor la această cerință, vă rugăm să ne specificați dacă COMPUTER GESTIUNE MANAGEMENT VEHICUL (CGMV) este considerat subansamblu important și trebuie obligatoriu să răspundă tuturor cerințelor prevăzute în documentația procedurii de achiziție?

Față de cele de mai sus, vă rugăm să ne prezentați punctul dumneavoastră de vedere cu privire la solicitarea menționată.”

#### **Răspuns 1:**

***Toate subansamblurile vehiculului, inclusiv computerul gestiune management vehicul (CGMV) trebuie să respecte în totalitate Cerințele Caietului de Sarcini.***

### **✚ SOLICITAREA DE CLARIFICARE NR. 4 PRIMITĂ DIN PARTEA UNUI OPERATOR ECONOMIC**

#### **Întrebare 1:**

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

În cazul ofertanților străini, companii din Uniunea Europeană sau din afara UE, timpul pentru pregătirea ofertelor include și realizarea și obținerea traducerilor autorizate pentru documentele depuse, cât și obținerea

documentelor eliberate de autoritățile din țară de reședință. Este în interesul autorității contractante de a avea un număr cât mai mare de oferte satisfăcătoare, admisibile și conforme, și ca operatorii economici să aibă la dispoziție un timp suficient și rezonabil pentru a pregăti oferte conforme și eligibile. În caz contrar, autoritatea contractantă ar fi dezavantajată, cerințele de calitate nefiind adecvate.

Având în vedere faptul că autoritatea contractantă a publicat invitație de participare nr. CN1009989 în data de 19.03.2019, perioada de pregătire a ofertelor s-a suprapus cu perioada sărbătorilor de Paști, vă rugăm să aveți în vedere decalarea termenului de depunere a ofertelor cu cel puțin 30 zile, ținând cont că interesul autorității contractante este de a asigura un nivel competitiv ridicat și depunerea de oferte complete și complexe superioare calitativ.

În acest sens supunem atenției autorității contractante următoarele prevederi legale: art. 153 din Legea nr.98/2016: art. 153 - (1) "Autoritatea contractantă prelungește perioada stabilită în anunțul de participare sau în documentele achiziției pentru depunerea ofertelor/solicitărilor de participare."

Vă rugăm să aveți în vedere de asemenea complexitatea și importanța lucrărilor, calitatea ofertelor primite fiind un aspect imperativ pentru autoritatea contractantă.

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

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

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

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

### **Răspuns 1:**

**Autoritatea contractantă își menține cerințele din Caietul de Sarcini și dorește menținerea termenului de depunere a ofertelor, așa cum este solicitat în documentația de atribuire.**

**DIRECTIA GENERALA ACHIZITII PUBLICE  
DIRECTOR GENERAL  
Eugen DAVIDOIU**



**DIRECTIA PROCEDURI  
DIRECTOR EXECUTIV  
Dorina Elena POPA**

Intocmit  
Nicoleta POPA – expert D.P.

15