

Serviciul Contractare Derulare Achizitii
Biroul Contracte

Nr. 210838/04.11.2019

Solicitari de clarificare si raspunsurile aferente

Referitor la procedura organizată de către Societatea de Transport Bucuresti STB S.A., în vederea atribuirii contractului de achizitie sectorială avand ca obiect „Tramvaie noi din gama de 18 m cu podea total coborata” cu anunt de participare nr. CN1015498/30.09.2019, cod unic de identificare: 1589886 /2019/cap.C.b.I – poz. 16, vă transmitem raspunsurile la solicitările de clarificari formulate de diversi operatori economici:

Solicitare 1:

Cerința de la „3. DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE” pag.5 din Caietul de Sarcini: „Tramvaiul ofertat, trebuie să fie omologat de tip într-o țară a Comunității Europene sau să dețină Acord Tehnic Feroviar conform OMT 290/2000. În acest sens se va prezenta în oferta dosarul de omologare al tramvaiului ofertat, care îndeplinește condițiile minime de la pct. 3.4.1.5.2. CARACTERISTICI MINIMALE OBLIGATORII, inclusive certificatele și documentele aferente”.

Considerăm că cerința de a prezenta în ofertă dosarul de omologare al tramvaiului este în contradictoriu cu cerințele de la „3. DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE” pag.5 și 3.4.1.2 CONDIȚII TEHNICE ELIMINATORII pag.7 din Caietul de Sarcini „După livrare ofertantul se obligă, în maxim 3 luni, să realizeze omologarea de tip a tramvaiului cap de serie,...” întrucât stipulează termene diferite pentru omologarea de tip a tramvaiului.

Luând în considerare că:

1. Tramvaiele care fac obiectul procedurii trebuie proiectate, construite și omologate în conformitate cu prevederile Caietului de sarcini/Contractului și ale tuturor normativelor, regulamentelor și standardelor de la nivel național și internațional. Dată fiind necesitatea proiectării și construcției unui tramvai nou după anumite cerințe tehnice specifice, pregătirea dosarului de omologare al tramvaiului, conform normelor în materie, ar fi posibilă numai ulterior atribuirii Contractului, respectiv ulterior construirii acestuia.

2. Caracteristicile minime obligatorii trebuie, de fapt, asumate și demonstrate de către ofertanți în partea tehnică a ofertei depuse. Prin urmare, necesitatea prezentării dosarului de omologare în momentul depunerii ofertei pentru a demonstra îndeplinirea caracteristicilor minime obligatorii este neoportună și inutilă.

3. Necesitatea de a avea omologarea de tip la data depunerii ofertei are ca efect limitarea concurenței din perspectiva că există producători capabili să satisfacă cerințele Caietului de Sarcini fără să fi omologat anterior într-o țară a Comunității Europene un tramvai din gama de 18 metri.

Solicităm Autorității Contractante să elimine cerința de prezentare a dosarului de omologare în momentul depunerii ofertei. Deasemenea solicităm Autorității Contractante să accepte ca fiind suficientă, prezentarea de către ofertantul câștigător a omologării de tip în maxim 3 luni de la livrarea tramvaiului cap de serie sau în maxim 15 luni de la data semnării contractului.

Raspuns 1:

Entitatea contractanta clarifica cerinta de la cap. 3 din Caietul de Sarcini:

“Tramvaiul ofertat, trebuie sa fie omologat de tip într-o țară a Comunității Europene sau sa

detina Agrement Tehnic Feroviar conform OMT 290/2000. In acest sens, se va prezenta in oferta dosarul de omologare al tramvaiului ofertat, care indeplineste conditiile minimele de la pct. 3.4.1.5.2. CARACTERISTICI MINIMALE OBLIGATORII, inclusiv certificatele si documentele aferente”

In sensul ca aceasta se va interpreta astfel:

„Tramvaiul ofertat trebuie sa fie omologat de tip într-o țară a Comunității Europene sau sa detina Agrement Tehnic Feroviar conform OMT 290/2000. In acest sens, se va prezenta in oferta dosarul de omologare/agrementare al unui tramvai care indeplineste conditiile minimele de la pct. 3.4.1.5.2. CARACTERISTICI MINIMALE OBLIGATORII, cu mentiunea ca se accepta la depunerea ofertei dosarul de omologare/agrementare si pentru tramvaie din aceeasi marca cu cel ofertat dar avand alta gama de lungime respectiv latime.”

Conform cerintelor din tratatul de aderare a Romaniei la UE, se aplica principiul reciprocitatii, respectiv al recunoasterii reciproce a procedurilor legate de omologarea/certificarea produselor. Acest fapt este bazat pe obligativitatea aplicarii prevederilor standardelor europene in ceea ce priveste proiectarea, fabricatia si exploatarea vehiculelor de transport public. De asemenea, este impusa acreditarea laboratoarelor de incercare si testare si de asemenea pe orizontala impunerea respectarii cerintelor de catre furnizorii de materiale, echipamente si subsansambluri din industria pe orizontala.

Mai mult, conditiile minimele de la cap. 3. nu au nicidecum un caracter de limitare a concurentei asa cum precizati in solicitarea de clarificare, fiind conditii generale si conform normativelor si standardelor in vigoare.

Aceasta nu constituie o cerinta restrictiva, avand in vedere faptul ca se accepta prin caietul de sarcini si Agrementul Tehnic Feroviar conform prevederilor OMT 290/2000, ca alternativa la omologarea de tip într-o țară a Comunității Europene.

Precizam ca, fata de prezentarea la oferta a documentelor de omologare intr-o tara a Comunității Europene sau a Agrementului Tehnic Feroviar, caietul de sarcini prevede ca “După livrare ofertantul se obligă, în maxim 3 luni, să realizeze omologarea tehnica de tip cu AFER conform OMT 290/2000, a tramvaiului cap de serie, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului.

In situatia in care ofertantul declarat castigator nu reuseste sa obtina omologarea de tip a vagonului cap de serie, dupa cele 15 de luni de la semnarea contractului, se va proceda la rezilierea contractului, la retinerea garantiei de buna executie si aplicarea tuturor clauzelor contractuale cu privire la daune”.

In plus fata de cele prezentate anterior facem mentiunea ca documentatia de atribuire inainte de publicare a fost supusa verificarii ex-Ante si avizata de catre Agentia Nationala a Achizitiilor Publice in ceea ce priveste respectarea prevederilor legislatiei europene si nationale privind achizitiile publice.

Referitor la aceasta cerinta..., entitatea contractanta face urmatoarele precizari:

- Conform Ordinului Ministerului Transporturilor nr. 290/2000:
 - o Art. 1 “(2) Autorizarea și supravegherea, din punct de vedere tehnic, a furnizorilor feroviari, omologarea tehnică feroviară și emiterea agrementelor tehnice feroviare se efectuează de către Autoritatea Feroviară Română - AFER, denumită în continuare AFER, în calitate de organism desemnat de Ministerul Transporturilor pentru a evalua conformitatea produselor și/sau serviciilor și pentru a realiza activități de inspecție tehnică feroviară în domeniul transportului feroviar și cu metroul.”
 - o Art. 3. “(1) Omologarea tehnică a produselor feroviare critice se realizează

- de AFER potrivit Normelor privind omologarea tehnică a produselor și/sau serviciilor din transportul feroviar și cu metroul, prevăzute în anexa nr. 3.
- (2) Modelul și conținutul certificatului de omologare tehnică feroviară sunt prevăzute în anexa nr. 4.”
- Art. 4. “(1) Acordul tehnic feroviar este documentul care se acordă de AFER potrivit Normelor privind acordarea de acorduri tehnice feroviare în transportul feroviar și cu metroul, prevăzute în anexa nr. 5.
(2) Modelul și conținutul acordului tehnic feroviar sunt prevăzute în anexa nr. 6.”
 - Anexa 54, Norma din 13/04/2000 “Art. 1. - (1) Produsele și serviciile feroviare care pot influența siguranța circulației și securitatea transporturilor, calitatea serviciilor de transport, sănătatea oamenilor sau protecția mediului, denumite în continuare produse feroviare critice, care se procură din import sau pentru care nu au fost definite aptitudinile de utilizare în domeniul transportului feroviar și cu metroul, pot fi utilizate în activitățile de construire, modernizare, reparare și întreținere a materialului rulant și a infrastructurii de transport feroviar și cu metroul, numai pe baza unor acorduri tehnice feroviare acordate de AFER.
(2) Acorduri tehnice feroviare se pot acorda pentru următoarele produse/servicii feroviare critice: a) vehicule feroviare, precum și materiale, ansambluri, subansambluri, echipamente și instalații, utilizate la construirea, modernizarea, repararea și întreținerea infrastructurii feroviare și a materialului rulant, procurate din import”
- Conform HG 1561/2006:
 - Art. 1 “Organismul Notificat Feroviar Român, denumit în continuare ONFR, înființat potrivit Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, este un organism independent care funcționează în cadrul Autorității Feroviare Române – AFER”
 - Art. 3 “(2) Pentru îndeplinirea atribuțiilor stabilite, ONFR este desemnat să efectueze următoarele activități: e) efectuează omologarea tehnică de tip a vehiculelor de transport feroviar și cu metroul, precum și de transport urban pe sine și emite documente specifice”
 - În baza legislației menționate, AFER este singura autoritate la nivel național care realizează omologarea/acordarea vehiculelor feroviare.
 - În baza tratatului de aderare a României la UE, se aplică principiul reciprocității, respectiv al recunoașterii reciproce a procedurilor legate de omologarea/certificarea produselor în statele membre UE. În acest sens, AFER a comunicat lista organismelor notificate în alte state membre UE (echivalente AFER), aceasta putând fi consultată pe siteul Comisiei Europene la adresa: <https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/nando/>
 - Entitatea contractantă face următoarele mențiuni:
 - Cerința „Tramvaiul oferit trebuie să fie omologat de tip într-o țară a Comunității Europene sau să dețină Acord Tehnic Feroviar conform OMT 290/2000. În acest sens, se va prezenta în oferta dosarul de omologare/acordare al unui tramvai care îndeplinește condițiile minime de la pct. 3.4.1.5.2. CARACTERISTICI MINIMALE OBLIGATORII, cu mențiunea că se acceptă la depunerea ofertei dosarul de omologare/acordare și pentru tramvaie din aceeași marcă cu cel oferit dar având altă gamă de lungime respectiv lățime.” **se referă la documentele**

ce se vor prezenta in cadrul ofertei;

- Cerința „După livrare ofertantul se obligă, în maxim 3 luni, să realizeze omologarea tehnica de tip cu AFER conform OMT 290/2000, a tramvaiului cap de serie, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului.

În situația în care ofertantul declarat castigator nu reusește să obțină omologarea de tip a vagonului cap de serie, după cele 15 de luni de la semnarea contractului, se va proceda la rezilierea contractului, la reținerea garanției de bună execuție și aplicarea tuturor clauzelor contractuale cu privire la daune” **se refera la tramvaiul cap de serie ce va fi livrat după semnarea contractului** și apoi omologat pe rețeaua de tramvai a beneficiarului, în condițiile specifice acesteia.

Solicitare 2:

La Cerința de la **Secțiunea** “Documente solicitate din dosarul companiei” este menționată o “Declarație privind eligibilitatea”

Va rugăm să ne comunicați prevederile minimale ale acesteia, respectiv dacă ne puteți pune la dispoziție un formular.

Raspuns 2:

Cerința „Declarație privind eligibilitatea” are în vedere evitarea situațiilor potențial generatoare de conflict de interese și se referă la „Declarație privind neincadrarea în situațiile prevăzute la art. 73 din Legea nr. 99/2016” atasată documentației de atribuire publicată în SICAP – Modele formulare- Formularul 4.

Solicitare 3:

În secțiunea “Documente solicitate din dosarul companiei, în cazul participării în asociere, se vor încărca documentele aferente tuturor asociațiilor, în contul de SICAP al liderului asocierii?”

Raspuns 3:

În cazul participării în asociere se vor încărca documentele aferente tuturor asociațiilor în contul de SICAP al liderului asocierii.

Solicitare 4:

În “Fișa de date”, la secțiunea III “Informații juridice, economice, financiare și tehnice”, III.1) “Condiții de participare”, III.1.1.a) “Situația personală a candidatului sau ofertantului” este precizat că document un acord de asociere în cazul participării în asociere.

Va rugăm să ne comunicați prevederile minimale sau să ne puneți la dispoziție un formular.

Raspuns 4: Un model de acord de asociere (Anexa 1) este atasat prezentului răspuns.

Solicitare 5:

Cerința de la Secțiunea III Informații juridice, economice, financiare și tehnice, pag. 5 din Fișa de date

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

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

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

Ofertantul va prezenta lista principalelor livrări de produse efectuate în ultimii 5 ani, raportată la termenul limită pentru depunerea ofertelor, din care să rezulte că a livrat/furnizat produse similare cu cele care fac obiectul achiziției, la nivelul unuia sau mai multor contracte în

cantitate cumulata de minim 20 de vagoane, cu indicarea datelor și a beneficiarilor publici sau privați. Documentele justificative care probează îndeplinirea celor asumate prin completarea DUAE urmează a fi prezentate, la solicitarea autorității contractante, doar de către ofertantul clasat pe locul I în clasamentul intermediar întocmit la finalizarea evaluării ofertelor.

OBS! Informațiile cuprinse de aceste documente trebuie să fie valabile/reale la momentul prezentării.”

Va rugăm să confirmați ca interpretarea textului de mai sus este în sensul ca experiența tehnică și/sau profesională poate fi dovedită și cu materialul rulant livrat în urma unor contracte de Modernizare/ Reconstructie.

Raspuns 5: Se accepta dovedirea capacității tehnice și/sau profesionale și prin prezentarea de contracte de modernizare/reconstrucție de material rulant. În acest sens se va da o erată la documentația de atribuire – fișa de date și paragraful devine:

„Ofertantul va prezenta lista principalelor livrări de produse și/sau modernizare/reconstrucție de material rulant efectuate în ultimii 5 ani, raportați la termenul limită pentru depunerea ofertelor, din care să rezulte că a livrat/furnizat/ modernizat/reconstruit produse similare cu cele care fac obiectul achiziției, la nivelul unuia sau mai multor contracte în cantitate cumulată de minim 20 de vagoane, cu indicarea datelor și a beneficiarilor publici sau privați. Prin erată se va decala termenul de depunere a ofertelor cu 10 zile de la data de 02.12.2019, la data de 13.12.2019. Ultimul termen până la care se primesc de la potențialii ofertanți solicitări de clarificări la documentația de atribuire: 20 zile înainte de termenul stabilit pentru depunerea ofertelor (22.11.2019). Termenul limită de răspuns al entității contractante la solicitările de clarificări la documentația de atribuire: 11 zile înainte de termenul stabilit pentru depunerea ofertelor (29.11.2019). Autoritatea contractantă va răspunde numai solicitărilor transmise în termenul stabilit.

Solicitare 6:

Cerința de la ”3.4.1.3. CONDIȚII TEHNICE”, pag. 8-9, din Caietul de Sarcini ”ART. 158

(1) Autoritatea contractantă are dreptul de a solicita operatorilor economici să furnizeze un raport de încercare eliberat de un organism de evaluare a conformității sau un certificat emis de un astfel de organism drept mijloc de probă care să ateste conformitatea produselor, serviciilor sau lucrărilor care fac obiectul achiziției cu cerințele sau criteriile stabilite prin specificațiile tehnice, factorii de evaluare sau condițiile de executare a contractului.

(2) În cazul prevăzut la alin. (1) în care autoritatea contractantă solicită prezentarea unor certificate emise de un anumit organism de evaluare a conformității, aceasta acceptă și certificate echivalente emise de alte organisme de evaluare a conformității.

(3) În sensul alin. (1) și (2), un organism de evaluare a conformității este un organism care efectuează activități de evaluare a conformității, inclusiv etalonare, încercare, certificare și inspecție, acreditat în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93.

Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă prin ”operatorilor economici” se înțelege ”furnizorilor”.

A SE VEDEA SI ART. 159

Raspuns 6:

Conform Legii 99 Art 3:

ii) operator economic -orice persoană fizică sau juridică, de drept public sau de drept privat sau grup ori asociere de astfel de persoane, care este autorizată conform prevederilor art. 207 din Legea nr. 287/2009 privind Codul civil, republicată, cu modificările ulterioare, care oferă în mod licit pe piață executarea de lucrări și/sau a unei construcții, furnizarea de produse sau prestarea de servicii, inclusiv orice asociere temporară formată între două sau mai multe dintre aceste entități;

y) furnizor -entitatea care pune la dispoziția unui contractant produse, inclusiv servicii de instalare sau amplasare a acestora, dacă este cazul, sau care prestează servicii către acesta, care nu are calitatea de subcontractant;

În consecință, conform legii, prin operator economic NU se înțelege furnizor.

Solicitare 7:

Cerința de la "3.4.1.2 CONDIȚII TEHNICE ELIMINATORII" pag. 7 din Caietul de Sarcini

...

"Ofertantul se obligă să livreze primul tramvai în termen de maxim 12 luni de la semnarea contractului. După livrare ofertantul se obligă, în maxim 3 luni, să realizeze omologarea de tip a tramvaiului cap de serie, la achizitor, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului."

Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă aliniatul de mai sus poate fi înțeles astfel: *"Ofertantul se obligă să livreze primul tramvai în termen de maxim 12 luni de la semnarea contractului. Furnizorul se obligă ca în maxim 15 luni de la semnarea contractului, dar nu mai mult de 3 luni de la emiterea facturii corespunzătoare livrării primului tramvai, să realizeze omologarea de tip a tramvaiului cap de serie, la achizitor, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului."*

Raspuns 7:

✓ În conformitate cu prevederile caietului de sarcini cap. 3.4.1.2. CONDIȚII TEHNICE ELIMINATORII și a legislației aplicabile, Ofertantul se obligă să livreze primul tramvai în termen de maxim 12 luni de la semnarea contractului. După livrare ofertantul se obligă, în maxim 3 luni, să realizeze omologarea de tip a tramvaiului cap de serie, la achizitor, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului.

În situația în care ofertantul declarat castigator nu reușește să obțină omologarea de tip (definitivă) a vagonului cap de serie, după cele maxim 15 luni de la semnarea contractului, se va proceda la rezilierea contractului, la reținerea garanției de bună execuție și aplicarea tuturor clauzelor contractuale cu privire la daune.

Având în vedere cele de mai sus clarificăm faptul că obținerea omologării pentru tramvaiul cap de serie reprezintă condiție de recepție a acestuia iar certificatul de omologare va face parte din documentele de recepție.

De asemenea, conform prevederilor modelului de contract, cap. 27 Facturare și plăți în cadrul contractului:

27.1. Plățile care urmează a fi realizate în cadrul Contractului se vor face numai după emiterea facturii ca urmare a aprobării de către Entitatea Contractantă a produselor livrate de Contractant, în condițiile Caietului de sarcini.

27.2.

- 27.3. Entitatea Contractantă are obligația să efectueze plata prin ordin de plată, în termen de maxim 60 zile de la primirea facturii sau **maxim 60 de zile de la data recepției bunurilor, dacă data primirii facturii este anterioara datei recepției bunurilor.**

Entitatea contractanta isi mentine solicitarea asa cum este formulata in caietul de sarcini cap. 3.4.1.2. respectiv: „Ofertantul se obligă să livreze primul tramvai în termen de maxim 12 luni de la semnarea contractului. După livrare ofertantul se obligă, în maxim 3 luni, să realizeze omologarea de tip a tramvaiului cap de serie, la achizitor, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului.”

De asemenea, se mentine solicitarea din modelul de contract , respectiv:

12. Graficul de livrări

12.3. Contractantul se obligă să livreze primul tramvai în termen de **maxim** 12 luni de la semnarea Contractului. După livrare Contractantul se obligă, în maxim 3 luni, să realizeze omologarea tehnica de tip a tramvaiului cap de serie, la Entitatea Contractantă, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării Contractului.

Solicitare 8:

Cerința de la "3.4.1.5.3 MATERIALE", pag. 13, din Caietul de Sarcini

.....

Toate materialele utilizate la amenajarea interioară și a cabinei pentru tramvaiul oferat, vor avea buletine de încercări privind comportarea la flacără și foc, emise de un laborator atestat CE, conform Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93.

....

Materialele folosite în construcția tramvaielor trebuie să corespunda celor mai bune tehnologii existente în ceea ce privește protecția împotriva incendiilor și în mod deosebit, se vor respecta următoarele:

- materialele și componentele din compartimentul călătorilor și cabina de conducere trebuie să ofere comportare corespunzătoare la flacăra și foc, fără degajarea de gaze toxice și fum puternic, potrivit normelor privind vehiculele de transport public; acestea vor avea buletine de încercări emise de laboratoare atestate CE conform Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93 privind comportamentul la flacără și foc al tuturor materialelor folosite conform fisei UIC 564-2;

Având în vedere cerința de la "3.4.1.2 CONDIȚII TEHNICE ELIMINATORII" pag. 7 din Caietul de Sarcini

...

"Ofertantul se obligă să livreze primul tramvai în termen de maxim 12 luni de la semnarea contractului. După livrare ofertantul se obligă, în maxim 3 luni, să realizeze omologarea de tip a tramvaiului cap de serie, la achizitor, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului."

Având în vedere că tramvaiele solicitate sunt un proiect nou specific Beneficiarului (care nu există la data ofertării) și ca aceste buletine de încercări pot fi realizate abia la momentul testării primul produs de acest tip rugăm Autoritatea contractantă să confirme ca aceste documente pot fi furnizate la momentul omologării primului tramvai.

Menționăm cazul unei licitații similare, organizată însă pentru achiziția de tramvaie noi, pentru orașele Brăila, Galați și Ploiești, unde Autoritatea Contractantă a confirmat următoarele:

Autoritatea contractantă acceptă ca buletinele de încercări să fie emise de laboratoare autorizate U.E. sau laboratoare autorizate de către organisme acreditate de certificare din România și să fie prezentate Autorității contractante odată cu livrarea primului tramvai, documentele intrând și în componenta dosarului de omologare”

Și în cazul prezentei licitații, ar trebui acceptată această solicitare, potrivit principiului ubi eadem ratio ibi idem jus, care presupune asigurarea aceluiași tratament juridic în situații identice.

În plus, ar fi o cerință restrictivă de concurență, lucru deja acceptat de o Autoritate Contractantă într-o altă procedură de licitație similară cu cea de fata.

Raspuns 8:

Prin caietul de sarcini NU s-a solicitat prezentarea acestor documente la oferta.

Se accepta solicitarea ca aceste documente sa fie prezentate cu ocazia omologarii tramvaiului cap de serie, la receptia acestuia.

Entitatea contractanta face urmatoarele mentiuni:

Cerinta „După livrare ofertantul se obligă, în maxim 3 luni, să realizeze omologarea tehnica de tip cu AFER conform OMT 290/2000, a tramvaiului cap de serie, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului.

In situatia in care ofertantul declarat castigator nu reuseste sa obtina omologarea de tip a vagonului cap de serie, dupa cele 15 de luni de la semnarea contractului, se va proceda la rezilierea contractului, la retinerea garantiei de buna executie si aplicarea tuturor clauzelor contractuale cu privire la daune” **se refera la tramvaiul cap de serie ce va fi livrat dupa semnarea contractului** si apoi omologat pe rețeaua de tramvai a beneficiarului, in conditiile specifice acesteia.

Solicitare 9

Cerința de la ”3.4.1.40 INSTALAȚIA DE FRÂNARE ELECTROHIDRAULICĂ”, pag. 37 din Caietul de Sarcini

Având în vedere sisteme de frână electromecanică care asigură parametrii de frânare și au în sezonul rece o comportare mult mai bună față de sistemele de frână electrohidraulică, care sunt influențate de vâscozitatea uleiului, considerăm că cerința este restrictivă.

Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă se acceptă soluții alternative care asigură parametrii de frânare solicitați.

Raspuns 9:

Entitatea contractanta a exploatat un parc de cca 300 de tramvaie articulate cu trei tronsoane, la care franarea a fost realizata, inainte de modernizare, cu sistem de frana electromecanica, cu timonerie de frana. Din cauza conditiilor grele de exploatare, la timoneria de frana apar uzuri cu producerea de zgomote in functionare si jocuri anormale in articulatii. Aceasta situatie a generat costuri mari de manopera si componente pentru intretinerea la intervale mai scurte prin inlocuirea bucselor articulatiilor si a buloanelor si s-au impus masuri de verificare periodica a nivelului de zgomot produs de tramvaie in functionare, din cauza reclamatiiilor primite privind zgomotul deranjant pentru public.

Prin trecerea la sistemul de franare electrohidraulic compact, cu etrier montat pe discul de frana, s-a eliminat timoneria de frana, respectiv zgomotele produse de uzura articulatiilor acesteia. De asemenea, s-a imbunatatit disponibilitatea parcului de tramvaie prin eliminarea unor operatiuni de intretinere si reparatii necesitate de sistemul de frana electromecanica.

Frana electrohidraulică utilizează un fluid hidraulic special, care permite o funcționare corespunzătoare în intervalul de temperaturi necesar exploatării tramvaielor în sezonul rece și funcționează cu o presiune hidraulică mare, nefiind influențată de variația vâscozității din cauza temperaturilor scăzute.

Mentionăm că, în 20 de ani de exploatare a franei electrohidraulice la entitatea contractantă, nu s-au înregistrat defecțiuni din cauza temperaturilor scăzute, respectiv vâscozității fluidului hidraulic.

Pe lângă silențiozitate și întreținere simplificată, un sistem modern de frânare electrohidraulică are și alte avantaje foarte importante în exploatarea tramvaielor:

- Frana poate fi aplicată progresiv, fără șocuri, oferind un grad ridicat de confort pentru călători;
- Sistemul electronic de comandă și control permite aplicarea eficientă a franei fără blocarea roților în mers, eliminând astfel uzurile premature ale roților și căii de rulare și implicit a costurilor aferente remedierii acestora.

Comportarea în exploatare a sistemelor de frânare electrohidraulice nu este influențată în sezonul rece de temperaturile joase întrucât uleiurile hidraulice sunt alese pentru utilizare în aceste condiții, cu parametrii funcționare pentru temperaturi joase.

Sistemele de frânare electromecanice implică consumuri mari de energie electrică (curenți mari) pentru secvența de acționare. Frecvența mare a ciclurilor frânare/defrânare conduce mai ales la temperaturi joase la destabilizarea bilanțului energetic al vehiculului, cu afectarea capacității disponibile a acumulatorilor, cu efecte negative asupra vehiculului.

Cu toate acestea, Entitatea Contractantă acceptă ca și soluție echivalentă frana electromecanică care trebuie să asigure parametrii de frânare solicitați prin caietul de sarcini și standardele și normativele aplicabile (BOStrab sau echivalent, respectiv SR EN 13452-1) și fără a afecta în niciun fel disponibilitatea minimă solicitată prin caietul de sarcini cap. 3.4.2 și declarată în oferta.

Ofertanții care doresc să ofere sisteme de frânare echivalente celor solicitate prin prezentul caiet de sarcini, au obligația să includă în oferta documentația tehnică completă. Această cerință este conformă cu prevederile legislației în vigoare, respectiv Legea 99/2016 art. 166 (4) "În cazul în care entitatea contractantă stabilește specificațiile tehnice potrivit dispozițiilor alin. (1) lit. b), aceasta nu respinge o ofertă pe motiv că lucrările, produsele sau serviciile oferite nu sunt conforme cu specificațiile tehnice la care se face trimitere, dacă ofertantul demonstrează în oferta sa, prin orice mijloace adecvate, că soluțiile propuse îndeplinesc într-un mod echivalent cerințele definite prin specificațiile tehnice."

Solicitare 10:

Cerința de la "3.4.1.44. CALITATEA MERSULUI" pagina 37 din Caietul de Sarcini

În linie dreaptă și în condițiile de referință ale căii de rulare, indicele calității de mers al tramvaiului la viteza de 40 km/h, pentru tramvaie neîncărcate poate fi considerat, pentru $W_z < 2,2$ în condiții normale, iar accelerațiile transversale, longitudinale și verticale nu trebuie să depășească valorile prevăzute în regulamentele în vigoare. Caracteristicile de mers ale tramvaiului oferit trebuie confirmate prin buletine de încercări, emise de un laborator autorizat conform Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93, care vor fi cuprinse în oferta tehnică"

Având în vedere cerința de la "3.4.1.4. DESCRIEREA GENERALĂ CONSTRUCTIVĂ A TRAMVAIELOR, pag. 10, din Caietul de Sarcini...

"pentru tramvaiul cap de serie se vor realiza verificări de către un laborator autorizat, cu mărci tensiometrice în punctele critice, pe costurile ofertantului, de asemenea se vor determina calitatea de mers Wz și accelerațiile necompensate la circulația pe o linie a achizitorului. În situația în care AFER (Autoritatea Feroviară Română) solicită înlocuirea probei de determinare a calității de mers Wz cu alte probe, furnizorul se obligă să realizeze acele probe pe răspunderea și costurile sale,"

Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă cerința poate fi înțeleasă astfel:

Având în vedere faptul că Autoritatea Contractantă are aceeași solicitare atât pentru tramvaiul cap de serie, cât și pentru tramvaiul oferat, verificările precizate se vor realiza ulterior datei ofertării, pe tramvaiul prototip, cu ocazia omologării acestuia.

Raspuns 10:

Se accepta ca buletinele de incercari privind calitatea mersului sa fie prezentate cu ocazia omologarii tramvaiului cap de serie.

Solicitare 11:

La capitolul 3.4.1.53.2 INDICATOR SPATE TRAMVAI, în cadrul ultimului alineat, se află următoarea solicitare: "indicatoarele de traseu exterioare vor avea jaluzele de protecție la lumina solară pe fiecare rând de leduri, pentru îmbunătățirea vizibilității".

În acord cu indicația din capitolul 3.4.1.53 INSTALAȚIA DE INFORMARE CALATORI privind indicatoarele de traseu: "Fiecare display va fi prevazut cu sistem de protecție a ledurilor pentru îmbunătățirea vizibilității în lumina solară. Achizitorul poate accepta variante echivalente cu condiția ca acestea să ofere performanțe și caracteristici echivalente sau superioare celor solicitate. În acest sens ofertantul va demonstra prin oferta obținerea de performanțe echivalente sau superioare."

Vă rugăm să acceptați și o soluție echivalentă a protecției afișării la lumina solară a ledurilor de pe fiecare rând prin protecția individuală a fiecărui led, de pe fiecare rând.

Menționăm următoarele aspecte:

- este evident că protecția fiecărui led de pe un rând realizează în mod implicit protecția ledurilor de pe un rând întreg, din care acestea fac parte, ceea ce îndeplinește scopul relevant al cerinței și anume, asigurarea protejării vizibilității față de influența luminii solare directe;

- acest tip de protecție individuală a fiecărui led este cel mai adecvat noii generații de leduri tip SMD (Surface Mounted Device, respectiv leduri montate direct pe placa, care au dimensiuni evident mult mai mici decât ledurile "cu terminale lungi" ("clasice") – Throw Hole Device și permit o vizibilitate crescută datorită unei străluciri maxime până la 1100 mcd, față de maxim 800 mcd la ledurile "clasice"); protecția individuală a fiecărui led SMD este soluția optimă ce permite valorificarea unghiului larg de vizibilitate de 1200 atât vertical, cât și orizontal al acestui tip de leduri;

- protecția individuală a fiecărui led permite o citire mai clară din apropierea imediată a indicatoarelor de traseu, deoarece nu există o anumită interferență/umbră la lamelelor/jaluzelelor față de fiecare rând superior;

- acceptarea echivalării protecției la lumina solară a ledurilor are un precedent reprezentat de clarificarea 1188.1/08.09.2017 la proiectul de achiziție a 400 de autobuze din 2017 al aceleiași autorități contractante; beneficiile și avantajele protecției individuale a fiecărui led asupra vizibilității se pot evidenția zi de zi la autobuzele achiziționate, aflate în circulație;

- în situația proiectelor de achiziție aflate în derulare la acest moment a 100 de tramvaie, 100 de troleibuze, 100 autobuze electrice și 130 autobuze hibride de către aceeași autoritate contractantă se menționează/acceptă posibilitatea

echivalării tipului de protecție la lumina solară pentru protecția individuală față de lumina solară directă;

- cerința "jaluzele de protecție" nu constituie un factor de evaluare implicat în punctarea calitativă, nefiind un aspect care să influențeze punctajul final;

- nu există un standard exclusiv, special dedicat protecției vizibilității ledurilor față de acțiunea directă a luminii solare, cu atât mai puțin asupra modalității prin care să se realizeze o astfel de protecție. Standardele privind protecția ledurilor indicatoarelor de traseu se referă în mod curent la aspectele "obiecte", "praf" și "umiditate" (<https://www.led-box.ro/blog-led/standard-explicativ-protectie-ip>). Cele mai apropiate referiri oficiale legate de asigurarea unei bune vizibilități a indicatoarelor led, dar la modul general, fără cerințe exacte, explicite privind modalitatea de protecție a vizibilității față de lumina solară directă, se pot regăsi în Regulamentul (UE) nr. 1300/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 (<https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/2a0f1ad4-81c9-11e4-89f7-01aa75ed71a1/language-ro/format-PDFA1A>).

Atașam un document elaborat de Universitatea din Brno și traducerea acestuia, a cărui responsabilitate ne-o asumăm, care arată un punct de vedere specializat asupra echivalenței, beneficiilor și avantajelor acestui tip de protecție față de cel al protecției prin jaluzele la fiecare rând.

Raspuns 11:

Se accepta ca operatorii economici sa poata prezenta și o soluție echivalentă a protecției afișării la lumina solară a ledurilor de pe fiecare rând prin protecția individuală a fiecărui led, de pe fiecare rând, in conformitate cu prevederile de la pct. 3.4.1.53 INSTALAȚIA DE INFORMARE CĂLĂTORI, respectiv *"Fiecare display va fi prevăzut cu sistem de protecție a ledurilor pentru îmbunătățirea vizibilitatii în lumina solara. Achizitorul poate accepta variante echivalente cu conditia ca acestea sa ofere performante si caracteristici echivalente sau superioare celor solicitate. In acest sens ofertantul va demonstra prin oferta obtinerea de performante echivalente sau superioare."*

Documentul elaborat de Universitatea din Brno și traducerea acestuia este atasat prezentului document.

Solicitare 12: Cerinta din Caietul de sarcini, cap.3 DESCRIEREA PRODUSELOR, paragraful 11 privind faptul ca "tramvaiul ofertat trebuie să fie omologat de tip intr-o tara a Comunitatii Europene sau sa detină Agreement Tehnic Feroviar conform OMT290/2000. In acest sens se va prezenta In ofertă dosarul de omologare at tramvaiului ofertat, care indeplineste conditiile minimale de la pct.3.4.1.5.2. CARACTERISTICI MINIMALE OBLIGATORII, inclusiv certificatele si documentele aferente".

Rugăm Autoritatea Contractantă să constate că această cerință are caracter discriminatoriu și de limitare a concurenței în condițiile în care obiectul prezentei proceduri îl constituie achiziționarea de tramvaie noi, cu podea coborâtă pentru transportul urban de călători, care trebuie să se conformeze constrângerilor generate de caracteristicile infrastructurii existente conform celor specificate în Caietul de sarcini, pct. 3.4.1.5.2. CARACTERISTICI MINIMALE OBLIGATORII. În aceste condiții, tramvaiele care urmează să fie livrate vor fi realizate la comandă, pornind de la vehicule de bază. Omologarea finală a tramvaiului nu va fi posibilă decât odată cu producerea primului vehicol. În condițiile în care dosarul de omologare care se înaintează autorităților competente în vederea omologării vehiculului conține, printre altele, rapoarte de încercări ale acestuia, ori un produs nu poate fi încercat decât după ce este construit.

Fata de aceste considerente, solicităm Autorității Contractante eliminarea cerinței restrictive de prezentare a omologării de tip odata cu depunerea ofertei.

Raspuns 12:

Entitatea contractanta clarifica cerinta de la cap. 3 din Caietul de Sarcini:

“Tramvaiul ofertat, trebuie sa fie omologat de tip într-o țară a Comunității Europene sau sa detina Acord Tehnic Feroviar conform OMT 290/2000. In acest sens, se va prezenta in oferta dosarul de omologare al tramvaiului ofertat, care indeplineste conditiile minime de la pct. 3.4.1.5.2. CARACTERISTICI MINIMALE OBLIGATORII, inclusiv certificatele si documentele aferente”

in sensul ca aceasta se va interpreta astfel:

„Tramvaiul ofertat trebuie sa fie omologat de tip într-o țară a Comunității Europene sau sa detina Acord Tehnic Feroviar conform OMT 290/2000. In acest sens, se va prezenta in oferta dosarul de omologare/acordare al unui tramvai care indeplineste conditiile minime de la pct. 3.4.1.5.2. CARACTERISTICI MINIMALE OBLIGATORII, cu mentiunea ca se accepta la depunerea ofertei dosarul de omologare/acordare si pentru tramvaie din aceeasi marca cu cel ofertat dar avand alta gama de lungime respectiv latime.”

Conform cerintelor din tratatul de aderare a Romaniei la UE, se aplica principiul reciprocitatii, respectiv al recunoasterii reciproce a procedurilor legate de omologarea/certificarea produselor. Acest fapt este bazat pe obligativitatea aplicarii prevederilor standardelor europene in ceea ce priveste proiectarea, fabricatia si exploatarea vehiculelor de transport public. De asemenea, este impusa acreditarea laboratoarelor de incercare si testare si de asemenea pe orizontala impunerea respectarii cerintelor de catre furnizorii de materiale, echipamente si subsansambluri din industria pe orizontala.

Mai mult, conditiile minime de la cap. 3. nu au nicidecum un caracter discriminatoriu si de limitare a concurentei asa cum precizati in solicitarea de clarificare, fiind conditii generale si conform normativelor si standardelor in vigoare.

Aceasta nu constituie o cerinta restrictiva, avand in vedere faptul ca se accepta prin caietul de sarcini si Acordul Tehnic Feroviar conform prevederilor OMT 290/2000, ca alternativa la omologarea de tip într-o țară a Comunității Europene.

Precizam ca, fata de prezentarea la oferta a documentelor de omologare intr-o tara a Comunității Europene sau a Acordului Tehnic Feroviar, caietul de sarcini prevede ca “După livrare ofertantul se obligă, în maxim 3 luni, să realizeze omologarea tehnica de tip cu AFER conform OMT 290/2000, a tramvaiului cap de serie, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului.

In situatia in care ofertantul declarat castigator nu reuseste sa obtina omologarea de tip a vagonului cap de serie, dupa cele 15 de luni de la semnarea contractului, se va proceda la rezilierea contractului, la retinerea garantiei de buna executie si aplicarea tuturor clauzelor contractuale cu privire la daune”.

In plus fata de cele prezentate anterior facem mentiunea ca documentatia de atribuire, inainte de publicare, a fost supusa verificarii ex-Ante si avizata de catre Agentia Nationala a Achizitiilor Publice in ceea ce priveste respectarea prevederilor legislatiei europene si nationale privind achizitiile publice.

Referitor la aceasta cerinta..., entitatea contractanta face urmatoarele precizari:

- Conform Ordinului Ministerului Transporturilor nr. 290/2000:
 - o Art. 1 “(2) Autorizarea și supravegherea, din punct de vedere tehnic, a furnizorilor feroviari, omologarea tehnică feroviară și emiterea acordurilor tehnice feroviare se efectuează de către Autoritatea Feroviară Română -

AFER, denumită în continuare AFER, în calitate de organism desemnat de Ministerul Transporturilor pentru a evalua conformitatea produselor și/sau serviciilor și pentru a realiza activități de inspecție tehnică feroviară în domeniul transportului feroviar și cu metroul.”

- Art. 3. “(1) Omologarea tehnică a produselor feroviare critice se realizează de AFER potrivit Normelor privind omologarea tehnică a produselor și/sau serviciilor din transportul feroviar și cu metroul, prevăzute în anexa nr. 3. (2) Modelul și conținutul certificatului de omologare tehnică feroviară sunt prevăzute în anexa nr. 4.”
- Art. 4. “(1) Acordarea tehnică feroviară este documentul care se acordă de AFER potrivit Normelor privind acordarea de acorduri tehnice feroviare în transportul feroviar și cu metroul, prevăzute în anexa nr. 5. (2) Modelul și conținutul acordului tehnic feroviar sunt prevăzute în anexa nr. 6.”
- Anexa 54, Norma din 13/04/2000 “Art. 1. - (1) Produsele și serviciile feroviare care pot influența siguranța circulației și securitatea transporturilor, calitatea serviciilor de transport, sănătatea oamenilor sau protecția mediului, denumite în continuare produse feroviare critice, care se procură din import sau pentru care nu au fost definite aptitudinile de utilizare în domeniul transportului feroviar și cu metroul, pot fi utilizate în activitățile de construire, modernizare, reparare și întreținere a materialului rulant și a infrastructurii de transport feroviar și cu metroul, numai pe baza unor acorduri tehnice feroviare acordate de AFER. (2) Acorduri tehnice feroviare se pot acorda pentru următoarele produse/servicii feroviare critice: a) vehicule feroviare, precum și materiale, ansambluri, subansambluri, echipamente și instalații, utilizate la construirea, modernizarea, repararea și întreținerea infrastructurii feroviare și a materialului rulant, procurate din import”
- Conform HG 1561/2006:
 - Art. 1 “Organismul Notificat Feroviar Român, denumit în continuare ONFR, înființat potrivit Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, este un organism independent care funcționează în cadrul Autorității Feroviare Române – AFER”
 - Art. 3 “(2) Pentru îndeplinirea atribuțiilor stabilite, ONFR este desemnat să efectueze următoarele activități: e) efectuează omologarea tehnică de tip a vehiculelor de transport feroviar și cu metroul, precum și de transport urban pe sine și emite documente specifice”
- În baza legislației menționate, AFER este singura autoritate la nivel național care realizează omologarea/acordarea vehiculelor feroviare.
- În baza tratatului de aderare a României la UE, se aplică principiul reciprocității, respectiv al recunoașterii reciproce a procedurilor legate de omologarea/certificarea produselor în statele membre UE. În acest sens, AFER a comunicat lista organismelor notificate în alte state membre UE (echivalente AFER), aceasta putând fi consultată pe siteul Comisiei Europene la adresa: <https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/nando/>
- Entitatea contractantă face următoarele mențiuni:
 - Cerința „Tramvaiul oferit trebuie să fie omologat de tip într-o țară a Comunității Europene sau să dețină Acord Tehnic Feroviar conform OMT 290/2000. În acest sens, se va prezenta în oferta dosarul de omologare/acordare al unui tramvai care îndeplinește condițiile minime

de la pct. 3.4.1.5.2. CARACTERISTICI MINIMALE OBLIGATORII, cu mențiunea ca se accepta la depunerea ofertei dosarul de omologare/agrementare si pentru tramvaie din aceeași marca cu cel oferat dar avand alta gama de lungime respectiv latime.” **se refera la documentele ce se vor prezenta in cadrul ofertei;**

- Cerinta „După livrare ofertantul se obligă, în maxim 3 luni, să realizeze omologarea tehnica de tip cu AFER conform OMT 290/2000, a tramvaiului cap de serie, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului.

In situatia in care ofertantul declarat castigator nu reuseste sa obtina omologarea de tip a vagonului cap de serie, dupa cele 15 de luni de la semnarea contractului, se va proceda la rezilierea contractului, la retinerea garantiei de buna executie si aplicarea tuturor clauzelor contractuale cu privire la daune” **se refera la tramvaiul cap de serie ce va fi livrat dupa semnarea contractului** si apoi omologat pe rețeaua de tramvai a beneficiarului, in condițiile specifice acesteia.

Solicitare 13.

Cerinta din Caietul de sarcini, cap.3 - DESCRIEREA PRODUSELOR, paragraful 13 privind termenul de livrare al primului tramvai stabilit la maxim 12 luni de la data semnării contractului.

Termenul este nerealist, avand in vedere durata procesului de proiectare de cca. 3 - 4 Luni si termenele relativ lungi de livrare pentru anumite componente cruciale (cutie de viteze, motor tractiune, cuplaj automat) care sunt de 10 - 12 luni. In egală măsură, procesul de omologare la AFER durează o perioadă semnificativa, iar productia de serie nu poate incepe decat dupa omologare.

Având In vedere aceste considerente de natură tehnică si administrativă, solicităm modificarea cerintei, si modificarea in consecință a clauzelor contractuale, in sensul stabilirii duratei maxime de livrare a primului tramvai la 18 luni de la data semnării contractului.

Raspuns 13:

Avand in vedere contextul care a determinat organizarea procedurii de achizitie descris la cap. 2 din caietul de sarcini precum si interesul public de modernizare a parcului de tramvaie exploatat de catre Entitatea Contractanta, ne mentinem solicitarea din caietul de sarcini “In conformitate cu prevederile caietului de sarcini cap. 3.4.1.2. CONDIȚII TEHNICE ELIMINATORII si a legislatiei aplicabile, Ofertantul se obligă să livreze primul tramvai în termen de maxim 12 luni de la semnarea contractului. După livrare ofertantul se obligă, în maxim 3 luni, să realizeze omologarea de tip a tramvaiului cap de serie, la achizitor, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului.

In situatia in care ofertantul declarat castigator nu reuseste sa obtina omologarea de tip (definitiva) a vagonului cap de serie, dupa cele maxim 15 luni de la semnarea contractului, se va proceda la rezilierea contractului, la retinerea garantiei de buna executie si aplicarea tuturor clauzelor contractuale cu privire la daune.”

De asemenea, facem precizarea ca termenul de livrare a rezultat in urma consultarii de piata efectuata prin SICAP.

Solicitare 14:

Din parcurgerea clauzelor contractuale rezultă ca Autoritatea contractantă are în vedere plata după apobarea produselor livrate, cu un termen de plată destul de lung, de 60 de zile. În condițiile în care efortul financiar pentru realizarea obiectului contractului, chiar și fără extindere și livrarea de cantități suplimentare, rugăm Autoritatea Contractantă să ia în calcul posibilitatea acordării unui avans de 30% din valoarea contractului pentru cantitatea inițială plătită în 30 de zile de la semnarea contractului.

Raspuns 14:

Autoritatea contractanta nu accepta plata in avans.

Solicitare 15:

Referitor la prevederile art.23 Obligații privind daunele și penalitățile de întârziere din propunerea de contract, 23.3.1. lit.a și b, care stabilește cuantumul penalităților de întârziere la un procent de 0,1% dar nu mai puțin decât valoarea dobânzii legale penalizatoare, calculată pe zi de întârziere, din valoarea obligațiilor respective/ valoarea sumei restante, rugăm Autoritatea Contractantă să constate că în fapt penalitatea minimă este stabilită la nivelul dobânzii legale penalizatoare, ceea ce înseamnă, în conformitate cu prevederile art.2¹ din ORDONANȚA nr. 13 din 24 august 2011 privind dobânda legală remuneratorie și penalizatoare pentru obligații bănești, precum și pentru reglementarea unor măsuri financiar-fiscale în domeniul bancar, nivelul ratei dobânzii de referință plus 8 puncte procentuale. Prin raportare la nivelul actual al dobânzii de referință a BNR de 2,5% vorbim despre o penalizare de 10,5%. Fata de aceste considerente și de nivelul ridicat al unei penalități pe zi de întârziere de 0,1%, solicităm modificarea cuantumului penalității de întârziere la 0,01% pe zi de întârziere, eliminarea sintagmei "dar nu mai puțin decât valoarea dobânzii legale penalizatoare" și reformularea în consecință a prevederilor art.23.3.1. lit. a și b.

Raspuns 15:

Potrivit art. 23.3.1 lit c) din modelul de contract în cauză, „rata dobânzii legale penalizatoare se stabilește la nivelul ratei dobânzii de referință a Băncii Naționale a României, care este rata dobânzii de politică monetară stabilită prin hotărâre a Consiliului de administrație al Băncii Naționale a României, plus 8 puncte procentuale;

Conform art. 3 alin. (1) din Ordonanța nr. 13/2011 *privind dobânda legală remuneratorie și penalizatoare pentru obligații bănești, precum și pentru reglementarea unor măsuri financiar-fiscale în domeniul bancar*, „rata dobânzii legale remuneratorii se stabilește la nivelul ratei dobânzii de referință a Băncii Naționale a României, care este rata dobânzii de politică monetară stabilită prin hotărâre a Consiliului de administrație al Băncii Naționale a României”, iar conform alin. (2¹) „în raporturile dintre profesioniști și între aceștia și autoritățile contractante, dobânda legală penalizatoare se stabilește la nivelul ratei dobânzii de referință plus 8 puncte procentuale.

Prin urmare, clauza contractuală la care se face referire nu poate fi modificată, deoarece aceasta este în acord cu legislația specifică în cauză, fiind obligatorie pentru autoritatea contractantă.

Solicitare 16:

Faptul că o ofertă de achiziție de vehicule atât de mare nu prevede plata unui avans, va crea o povară financiară uriașă pentru firmele din mediul economic mondial de astăzi. Este important ca autoritatea să obțină o ofertă de preț mai avantajoasă și firmele să progreseze mai clar în execuția proiectului. Pentru a pune la dispoziția bucureștenilor vehiculele; După

semnarea contractului, vă rugăm să reevaluați avansul de 30% din prețul contractului în schimbul scrisorii de garanție.

Raspuns 16:

Autoritatea contractanta nu accepta plata in avans.

Solicitare 17:

Pentru producători din afara României, documentația care urmează să fie pregătită cu privire la companie și produs, presupune un timp mai îndelungat alocat traducerii autorizate și verificării acestora. De aceea, solicităm revizuirea perioadei de 90 de zile la 180 de zile.

Raspuns 17:

În cazul în care solicitarea se referă la termenul de prezentare a standardului de firmă, ne menținem cerința din caietul de sarcini de la cap. 3 DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE, respectiv "În termen de maxim 90 zile de la data semnării contractului cu ofertantul declarat câștigător, acesta este obligat de a supune avizării Achizitorului standardul de firmă de produs care va fi prezentat în forma cerută de reglementările legale în România, conform SR 10000-6:2004 sau echivalent."

Solicitare 18:

Având în vedere principiul nediscriminării și al tratamentului egal, în contextul acordului dintre WTO (World Trade Organization) și Uniunea Europeană privind accesul fără restricții la procedurile de achiziție publică, solicităm acceptarea la ofertare și a producătorilor care, în lipsa omologării de tip a produselor într-o țară a CE, dețin documente similare care dovedesc experiența în proiectarea, construcția și livrarea de tramvaie în conformitate cu Reglementările UE.

Raspuns 18:

Entitatea contractanta clarifica cerinta de la cap. 3 din Caietul de Sarcini:

"Tramvaiul oferat, trebuie sa fie omologat de tip într-o țară a Comunității Europene sau sa dețină Acord Tehnic Feroviar conform OMT 290/2000. În acest sens, se va prezenta în oferta dosarul de omologare al tramvaiului oferat, care îndeplinește condițiile minime de la pct. 3.4.1.5.2. CARACTERISTICI MINIMALE OBLIGATORII, inclusiv certificatele și documentele aferente"

în sensul ca aceasta se va interpreta astfel:

„Tramvaiul oferat trebuie sa fie omologat de tip într-o țară a Comunității Europene sau sa dețină Acord Tehnic Feroviar conform OMT 290/2000. În acest sens, se va prezenta în oferta dosarul de omologare/agrementare al unui tramvai care îndeplinește condițiile minime de la pct. 3.4.1.5.2. CARACTERISTICI MINIMALE OBLIGATORII, cu mențiunea ca se accepta la depunerea ofertei dosarul de omologare/agrementare și pentru tramvaie din aceeași marcă cu cel oferat dar având alta gamă de lungime respectiv lățime."

Conform cerințelor din tratatul de aderare a României la UE, se aplică principiul reciprocității, respectiv al recunoașterii reciproce a procedurilor legate de omologarea/certificarea produselor. Acest fapt este bazat pe obligativitatea aplicării prevederilor standardelor europene în ceea ce privește proiectarea, fabricația și exploatarea vehiculelor de transport public. De asemenea, este impusă acreditarea laboratoarelor de încercare și testare și de asemenea pe orizontală impunerea respectării cerințelor de către furnizorii de materiale, echipamente și subsambluri din industria pe orizontală.

Mai mult, condițiile minime de la cap. 3. nu au nicidecum un caracter discriminatoriu așa cum precizați în solicitarea de clarificare, fiind condiții generale și conform normativelor și

standardelor in vigoare.

Aceasta nu constituie o cerinta restrictiva, avand in vedere faptul ca se accepta prin caietul de sarcini si Acordul Tehnic Feroviar conform prevederilor OMT 290/2000, ca alternativa la omologarea de tip într-o țară a Comunității Europene.

Precizam ca, fata de prezentarea la oferta a documentelor de omologare intr-o tara a Comunității Europene sau a Acordului Tehnic Feroviar, caietul de sarcini prevede ca "După livrare ofertantul se obligă, în maxim 3 luni, să realizeze omologarea tehnica de tip cu AFER conform OMT 290/2000, a tramvaiului cap de serie, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului.

In situatia in care ofertantul declarat castigator nu reuseste sa obtina omologarea de tip a vagonului cap de serie, dupa cele 15 de luni de la semnarea contractului, se va proceda la rezilierea contractului, la retinerea garantiei de buna executie si aplicarea tuturor clauzelor contractuale cu privire la daune".

In plus fata de cele prezentate anterior facem mentiunea ca documentatia de atribuire inainte de publicare a fost supusa verificarii ex-Ante si avizata de catre Agentia Nationala a Achizițiilor Publice in ceea ce priveste respectarea prevederilor legislatiei europene si nationale privind achizițiile publice.

Referitor la aceasta cerinta..., entitatea contractanta face urmatoarele precizari:

- Conform Ordinului Ministerului Transporturilor nr. 290/2000:
 - o Art. 1 "(2) Autorizarea și supravegherea, din punct de vedere tehnic, a furnizorilor feroviari, omologarea tehnică feroviară și emiterea acordurilor tehnice feroviare se efectuează de către Autoritatea Feroviară Română - AFER, denumită în continuare AFER, în calitate de organism desemnat de Ministerul Transporturilor pentru a evalua conformitatea produselor și/sau serviciilor și pentru a realiza activități de inspecție tehnică feroviară în domeniul transportului feroviar și cu metroul."
 - o Art. 3. "(1) Omologarea tehnică a produselor feroviare critice se realizează de AFER potrivit Normelor privind omologarea tehnică a produselor și/sau serviciilor din transportul feroviar și cu metroul, prevăzute în anexa nr. 3. (2) Modelul și conținutul certificatului de omologare tehnică feroviară sunt prevăzute în anexa nr. 4."
 - o Art. 4. "(1) Acordul tehnic feroviar este documentul care se acordă de AFER potrivit Normelor privind acordarea de acorduri tehnice feroviare în transportul feroviar și cu metroul, prevăzute în anexa nr. 5. (2) Modelul și conținutul acordului tehnic feroviar sunt prevăzute în anexa nr. 6."
 - o Anexa 54, Norma din 13/04/2000 "Art. 1. - (1) Produsele și serviciile feroviare care pot influența siguranța circulației și securitatea transporturilor, calitatea serviciilor de transport, sănătatea oamenilor sau protecția mediului, denumite în continuare produse feroviare critice, care se procură din import sau pentru care nu au fost definite aptitudinile de utilizare în domeniul transportului feroviar și cu metroul, pot fi utilizate în activitățile de construire, modernizare, reparare și întreținere a materialului rulant și a infrastructurii de transport feroviar și cu metroul, numai pe baza unor acorduri tehnice feroviare acordate de AFER. (2) Acorduri tehnice feroviare se pot acorda pentru următoarele produse/servicii feroviare critice: a) vehicule feroviare, precum și materiale, ansambluri, subansambluri, echipamente și instalații, utilizate la construirea, modernizarea, repararea și întreținerea infrastructurii feroviare și a

- materialului rulant, procurate din import”
- Conform HG 1561/2006:
 - o Art. 1 “Organismul Notificat Feroviar Român, denumit în continuare ONFR, înființat potrivit Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, este un organism independent care funcționează în cadrul Autorității Feroviare Române – AFER”
 - o Art. 3 “(2) Pentru îndeplinirea atribuțiilor stabilite, ONFR este desemnat să efectueze următoarele activități: e) efectuează omologarea tehnică de tip a vehiculelor de transport feroviar și cu metroul, precum și de transport urban pe sine și emite documente specifice”
 - În baza legislației menționate, AFER este singura autoritate la nivel național care realizează omologarea/agrementarea vehiculelor feroviare.
 - În baza tratatului de aderare a României la UE, se aplică principiul reciprocității, respectiv al recunoașterii reciproce a procedurilor legate de omologarea/certificarea produselor în statele membre UE. În acest sens, AFER a comunicat lista organismelor notificate în alte state membre UE (echivalente AFER), aceasta putând fi consultată pe siteul Comisiei Europene la adresa: <https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/nando/>
 - Entitatea contractantă nu acceptă la oferta prezentarea altor documente decât cele menționate în documentația de atribuire, respectiv dosarul de omologare sau de agrementare.

“Orice alte documente care dovedesc experiența în proiectarea, construcția și livrarea de tramvaie” așa cum se menționează în solicitarea de clarificări, nu pot fi considerate mijloace echivalente de demonstrare a cerinței privind omologarea/agrementarea tehnică. Conform Art. 169 și 170 din Legea 99/2016, Dosarul tehnic al producătorului poate fi acceptat ca mijloc de probă echivalent unor **certIFICATE/rapoarte de încercare**, însă acesta nu poate fi considerat echivalent omologării/agrementării acordate de către organismele notificate abilitate ale fiecărui stat membru UE conform legislației în domeniu.
 - Entitatea face următoarele mențiuni:
 - o Cerința „Tramvaiul oferit trebuie să fie omologat de tip într-o țară a Comunității Europene sau să dețină Acord Tehnic Feroviar conform OMT 290/2000. În acest sens, se va prezenta în oferta dosarul de omologare/agrementare al unui tramvai care îndeplinește condițiile minime de la pct. 3.4.1.5.2. CARACTERISTICI MINIMALE OBLIGATORII, cu mențiunea că se acceptă la depunerea ofertei dosarul de omologare/agrementare și pentru tramvaie din aceeași marcă cu cel oferit dar având altă gamă de lungime respectiv lățime.” **se referă la documentele ce se vor prezenta în cadrul ofertei;**
 - o Cerința „După livrare ofertantul se obligă, în maxim 3 luni, să realizeze omologarea tehnică de tip cu AFER conform OMT 290/2000, a tramvaiului cap de serie, pe cheltuielile sale, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului.

În situația în care ofertantul declarat câștigător nu reușește să obțină omologarea de tip a vagonului cap de serie, după cele 15 de luni de la semnarea contractului, se va proceda la rezilierea contractului, la reținerea garanției de bună execuție și aplicarea tuturor clauzelor contractuale cu privire la daune” **se referă la tramvaiul cap de serie ce va fi livrat după semnarea contractului** și apoi omologat pe rețeaua de tramvai a beneficiarului, în

conditiile specifice acesteia.

Solicitare 19:

Va rugam sa precizati daca gradul de multiplexare al matricei de leduri trebuie sa fie mai mic decat 1:5, asa cum s-a solicitat si in proiectele anterioare.

Raspuns 19:

Prin documentatia de atribuire nu s-a impus o cerinta privind gradul de multiplexare al matricei de leduri.

Solicitare 20:

Va rugam sa confirmati daca se accepta alternativ si rezolutii superioare in cadrul unor matrici de leduri cu dimensiuni putin mai mici datorita spatiilor mai mici dintre leduri (raster/pitch de 10 mm orizontal si vertical), care pot asigura o densitate de leduri pe cm patrat cu 50% mai mare (4 leduri/cm², fata de 2 leduri/cm²).

Astfel, creste claritatea si vizibilitatea continutului (din cauza densitatii crescute de leduri), fara cresterea dimensiunilor carcaselor.

Raspuns 20:

Se accepta solutii tehnice superioare, in conditiile respectarii cerintelor minime din caietul de sarcini. Nu se accepta matrici cu leduri de dimensiuni mai mici decat dimensiunile minime solicitate prin caietul de sarcini.

Solicitare 21:

Cu privire la cerinta din Caietul Sarcini pag. 5:

“Tramvaiul oferat, trebuie sa fie omologat de tip intr-o tara a Comunitatii Europene sau Agreement Tehnic Feroviar conform OMT 290/2000. In acest sens, se va prezenta in oferta dosarul de omologare al tramvaiului oferat, care indeplineste conditiile minime de la pct. 3.4.1.5.2. Caracteristici minime obligatorii, inclusiv certificatele si documentele aferente” si avand in vedere totodata cerinta din Caietul de Sarcini, pag. 8: “Proiectarea si fabricatia tramvaielor va fi realizata in concordanta cu reglementarile europene aplicabile, obiectivele, legile si recomandarile in vigoare, cat si neceistatea optimizarii costurilor de exploatare, intretinere revizie si reparatie.”, de unde rezulta in mod evident faptul ca va fi in sarcina Ofertantul, in cadrul executarii acestui contract, sa proiecteze tramvaiul astfel incat sa respecte reglementarile europene aplicabile, va rugam sa acceptati, ca pentru indeplinirea cerintei mentionata mai sus “Sa detina omologare de tip intr-o tara a Comunitatii Europene sau Agreement Tehnic Feroviar conform OMT 290/2000”, in etapa de ofertare, sa fie suficienta depunerea unei declaratie semnate de catre Ofertant de asumare a cerintelor tehnice minime si respectarea standardelor Europene, detaliate in CS, urmand ca ulterior livrarii tramvaiului cap de serie, Ofertantul sa parcurga cu AFER procedura de omologare a tramvaiului oferat, inclusiv pregatirea dosarului de omologare, asa cum este precizat in caietul de sarcini, respectiv in modelul de contract.

In sustinerea acestei cerinte, invocam faptul ca in conformitate cu OMT 290/2000, Anexa 5, art. 7, “Agreementul tehnic feroviar se poate acorda agentilor economici care indeplinesc, cumulativ, urmatoarele conditii respectiv: (...) b) detin acordul principalului beneficiar potential pentru utilizarea produsului/serviciului critic; (...) d) detin documentatia care prezinta caracteristicile tehnice si performantele produsului, avizata in prealabil de utilizatorul final si de AFER, precum si documentatia necesara pentru intelegerea, functionarea, utilizarea, intretinerea si repararea acestuia” iar la momentul depunerii ofertei,

pentru produsul oferat, potentialii ofertanti nu au acordul beneficiarului sau aprobarea acestuia pentru caracteristicile tehnice ale produsului oferat.

Deasemenea pentru omologarea AFER, in conformitate cu OMT 290/2000, este nevoie ca: "Art. 11. - Certificatul de omologare tehnica se poate acorda furnizorilor feroviari, persoane juridice romane, care indeplinesc cumulativ urmatoarele cerinte: b) dețin documentația tehnică și constructivă de bază a produsului feroviar critic (caietul de sarcini sau specificația tehnică, desenul de ansamblu general și desenele principalelor subansambluri, breviarele de calcul), acceptată în prealabil de beneficiarul/utilizatorul final și avizată de AFER; [...]" iar la momentul depunerii ofertei, pentru produsul oferat, Ofertantul nu are acordul beneficiarului sau aprobarea acestuia pentru caracteristicile tehnice ale produsului oferat.

Astfel rezulta in mod evident faptul ca pentru obtinerea Acordului tehnic feroviar, precum si a Omologarii AFER, este necesara aprobarea beneficiarului, oferind posibilitatea astfel doar operatorilor economici ce detin deja, sau au avut desfasurat un contract de livrare tramvaie, in Romania, care sa indeplineasca intocmai cerintele solicitate de catre Autoritate prin prezenta documentatie de atribuire, restrictionand in mod evident concurenta doar catre acesti operatori economici, in conditiile in care in tot in Caietul de Sarcini este specificat in clar faptul ca dupa livrare tramvaiului cap de serie, ofertantul va realiza omologarea tehnica de tip AFER conform OMT 290/2000 .

Deasemena, potentialii ofertanti care indeplinesc integral criteriile tehnice stabilite în cuprinsul Documentației de atribuire, sunt discriminati si inlaturati artificial prin cerinte de a avea deja la momentul ofertei obtinuta omologarea la nivelul CE, pe criterii teritoriale, desi acestia pot oferi tramvaie de cea mai înalta calitate, care satisfac pe deplin nevoile autorității contractante. Mai mult, pentru cerinta ca produsul oferat sa fie omologat intr-o tara a Comunitatii Europene, potentialilor ofertanti nu li se ofera posibilitatea de indeplinire a cerintei prin prezentarea unui certificate echivalent.

Nu înțelegem rațiunea autorității contractante de a include o condiție împovărătoare, excesiva, care duce la eliminarea eventualilor ofertanți înainte ca acestia sa poata dovedi capacitatea tehnica si profesionala de a livra produsul oferat și considerăm că autoritatea contractantă ar trebui să recalifice această cerință, dand posibilitatea ca Ofertantul sa prezente la momentul ofertei doar angajamentul ca va obtine omologarea tramvaiului oferat conform legii pentru a nu se ajunge la retragerea concurentei.

Autoritățile contractante, trebuie să asigure manifestarea unei concurențe reale, astfel încât orice operator economic interesat să poată participa la procedura de achiziție publică și să aibă șansa de a deveni contractant.

Raspuns 21:

Entitatea contractanta clarifica cerinta de la cap. 3 din Caietul de Sarcini:

"Tramvaiul oferat, trebuie sa fie omologat de tip într-o țară a Comunității Europene sau sa detina Acord Tehnic Feroviar conform OMT 290/2000. In acest sens, se va prezenta in oferta dosarul de omologare al tramvaiului oferat, care indeplineste conditiile minimale de la pct. 3.4.1.5.2. CARACTERISTICI MINIMALE OBLIGATORII, inclusiv certificatele si documentele aferente"

in sensul ca aceasta se va interpreta astfel:

„Tramvaiul oferat trebuie sa fie omologat de tip într-o țară a Comunității Europene sau sa detina Acord Tehnic Feroviar conform OMT 290/2000. In acest sens, se va prezenta in oferta dosarul de omologare/acordare al unui tramvai care indeplineste conditiile minimale de la pct. 3.4.1.5.2. CARACTERISTICI MINIMALE OBLIGATORII, cu mentiunea ca se accepta la depunerea ofertei dosarul de omologare/acordare si pentru tramvaie din aceeasi marca cu cel oferat dar avand alta gama de lungime respectiv latime.”

Conform cerintelor din tratatul de aderare a Romaniei la UE, se aplica principiul reciprocitatii, respectiv al recunoasterii reciproce a procedurilor legate de omologarea/certificarea produselor. Acest fapt este bazat pe obligativitatea aplicarii prevederilor standardelor europene in ceea ce priveste proiectarea, fabricatia si exploatarea vehiculelor de transport public. De asemenea, este impusa acreditarea laboratoarelor de incercare si testare si de asemenea pe orizontala impunerea respectarii cerintelor de catre furnizorii de materiale, echipamente si subansambluri din industria pe orizontala.

Mai mult, conditiile minimale de la cap. 3. nu au nicidecum un caracter discriminatoriu asa cum precizati in solicitarea de clarificare, fiind conditii generale si conform normativelor si standardelor in vigoare.

Aceasta nu constituie o cerinta restrictiva, avand in vedere faptul ca se accepta prin caietul de sarcini si Acordul Tehnic Feroviar conform prevederilor OMT 290/2000, ca alternativa la omologarea de tip într-o țară a Comunității Europene.

Precizam ca, fata de prezentarea la oferta a documentelor de omologare intr-o tara a Comunității Europene sau a Acordului Tehnic Feroviar, caietul de sarcini prevede ca "După livrare ofertantul se obligă, în maxim 3 luni, să realizeze omologarea tehnica de tip cu AFER conform OMT 290/2000, a tramvaiului cap de serie, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului.

In situatia in care ofertantul declarat castigator nu reuseste sa obtina omologarea de tip a vagonului cap de serie, dupa cele 15 de luni de la semnarea contractului, se va proceda la rezilierea contractului, la retinerea garantiei de buna executie si aplicarea tuturor clauzelor contractuale cu privire la daune".

In plus fata de cele prezentate anterior facem mentiunea ca documentatia de atribuire inainte de publicare a fost supusa verificarii ex-Ante si avizata de catre Agentia Nationala a Achizitiilor Publice in ceea ce priveste respectarea prevederilor legislatiei europene si nationale privind achizitiile publice.

Referitor la aceasta cerinta..., entitatea contractanta face urmatoarele precizari:

- Conform Ordinului Ministerului Transporturilor nr. 290/2000:
 - o Art. 1 "(2) Autorizarea și supravegherea, din punct de vedere tehnic, a furnizorilor feroviari, omologarea tehnică feroviară și emiterea acordurilor tehnice feroviare se efectuează de către Autoritatea Feroviară Română - AFER, denumită în continuare AFER, în calitate de organism desemnat de Ministerul Transporturilor pentru a evalua conformitatea produselor și/sau serviciilor și pentru a realiza activități de inspecție tehnică feroviară în domeniul transportului feroviar și cu metroul."
 - o Art. 3. "(1) Omologarea tehnică a produselor feroviare critice se realizează de AFER potrivit Normelor privind omologarea tehnică a produselor și/sau serviciilor din transportul feroviar și cu metroul, prevăzute în anexa nr. 3. (2) Modelul și conținutul certificatului de omologare tehnică feroviară sunt prevăzute în anexa nr. 4."
 - o Art. 4. "(1) Acordul tehnic feroviar este documentul care se acordă de AFER potrivit Normelor privind acordarea de acorduri tehnice feroviare în transportul feroviar și cu metroul, prevăzute în anexa nr. 5. (2) Modelul și conținutul acordului tehnic feroviar sunt prevăzute în anexa nr. 6."
 - o Anexa 54, Norma din 13/04/2000 "Art. 1. - (1) Produsele și serviciile feroviare care pot influența siguranța circulației și securitatea transporturilor, calitatea serviciilor de transport, sănătatea oamenilor sau protecția mediului, denumite

În continuare produse feroviare critice, care se procură din import sau pentru care nu au fost definite aptitudinile de utilizare în domeniul transportului feroviar și cu metroul, pot fi utilizate în activitățile de construire, modernizare, reparare și întreținere a materialului rulant și a infrastructurii de transport feroviar și cu metroul, numai pe baza unor acorduri tehnice feroviare acordate de AFER.

(2) Acorduri tehnice feroviare se pot acorda pentru următoarele produse/servicii feroviare critice: a) vehicule feroviare, precum și materiale, ansambluri, subansambluri, echipamente și instalații, utilizate la construirea, modernizarea, repararea și întreținerea infrastructurii feroviare și a materialului rulant, procurate din import”

- Conform HG 1561/2006:
 - o Art. 1 “Organismul Notificat Feroviar Român, denumit în continuare ONFR, înființat potrivit Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, este un organism independent care funcționează în cadrul Autorității Feroviare Române – AFER”
 - o Art. 3 “(2) Pentru îndeplinirea atribuțiilor stabilite, ONFR este desemnat să efectueze următoarele activități: e) efectuează omologarea tehnică de tip a vehiculelor de transport feroviar și cu metroul, precum și de transport urban pe sine și emite documente specifice”
- În baza legislației menționate, AFER este singura autoritate la nivel național care realizează omologarea/acordarea vehiculelor feroviare.
- În baza tratatului de aderare a României la UE, se aplică principiul reciprocității, respectiv al recunoașterii reciproce a procedurilor legate de omologarea/certificarea produselor în statele membre UE. În acest sens, AFER a comunicat lista organismelor notificate în alte state membre UE (echivalente AFER), aceasta putând fi consultată pe siteul Comisiei Europene la adresa: <https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/nando/>
- Entitatea contractantă nu acceptă la oferta prezentarea altor documente decât cele menționate în documentația de atribuire, respectiv dosarul de omologare sau de acordare.
- Entitatea contractantă face următoarele mențiuni:
 - o Cerința „Tramvaiul oferit trebuie să fie omologat de tip într-o țară a Comunității Europene sau să dețină Acord Tehnic Feroviar conform OMT 290/2000. În acest sens, se va prezenta în oferta dosarul de omologare/acordare al unui tramvai care îndeplinește condițiile minime de la pct. 3.4.1.5.2. CARACTERISTICI MINIMALE OBLIGATORII, cu mențiunea că se acceptă la depunerea ofertei dosarul de omologare/acordare și pentru tramvaie din aceeași marcă cu cel oferit dar având altă gamă de lungime respectiv lățime.” **se referă la documentele ce se vor prezenta în cadrul ofertei;**
 - o Cerința „După livrare ofertantul se obligă, în maxim 3 luni, să realizeze omologarea tehnică de tip cu AFER conform OMT 290/2000, a tramvaiului cap de serie, pe cheltuielile sale, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului.
În situația în care ofertantul declarat câștigător nu reușește să obțină omologarea de tip a vagonului cap de serie, după cele 15 de luni de la semnarea contractului, se va proceda la rezilierea contractului, la reținerea garanției de bună execuție și aplicarea tuturor clauzelor contractuale cu privire

la daune” se refera la tramvaiul cap de serie ce va fi livrat dupa semnarea contractului si apoi omologat pe rețeaua de tramvai a beneficiarului, in condițiile specifice acesteia.

Solicitare 22:

Referitor la cerinta privind termenul de livrare din Caietul de Sarcini:

“Livrarea tramvaielor se va face in maxim 24 luni de la semnarea contractului (inclusiv capul de serie).”

“Ofertantul se obligă să livreze primul tramvai în termen de maxim 12 luni de la semnarea contractului. După livrare ofertantul se obligă, în maxim 3 luni, să realizeze omologarea tehnica de tip cu AFER conform OMT 290/2000, a tramvaiului cap de serie, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului”, respectiv, referitor la totalitatea cerintelor privind termenele de livrarea din cadrul documentatie de atribuire, va solicitam ca pe baza argumentelor prezentate mai jos sa procedati la clarificarea cerintei, astfel:

Argumente de ordin legal:

Legea 99/2016 privind achizițiile publice sectoriale prevede, la art. 185 alin. 3, “Entitatea contractantă stabilește numai criteriile privind capacitatea care sunt necesare și adecvate pentru a se asigura că un candidat sau ofertant are capacitatea de exercitare a activității profesionale, situația economică și financiară și competențele tehnice și profesionale pentru a executa contractul sectorial/acordul-cadru care urmează să fie atribuit..”, iar la alin. 5 al aceluiași articol, “Toate criteriile privind capacitatea, solicitate de entitatea contractantă, trebuie să aibă legătură cu obiectul contractului sectorial/acordului-cadru și să fie proporționale prin raportare la obiectul acestuia”;

Mai departe, HG nr. 394/2016 prevede, la art. 37 alin. (1), următoarele: “(1) Entitatea contractantă nu are dreptul de a restricționa participarea la procedura de atribuire a contractului sectorial/acordului-cadru prin introducerea unor criteriile minime de calificare, care:

- a) nu prezintă relevanță în raport cu natura și complexitatea contractului sectorial/acordului-cadru ce urmează să fie atribuit;
- b) sunt disproporționate în raport cu natura și complexitatea contractului sectorial/acordului-cadru ce urmează a fi atribuit.”

Considerăm că menținerea unei astfel de cerințe în cadrul documentației de atribuire, respectiv a unei astfel de clauze contractuale reprezintă o obligație extrem de împovărătoare în sarcina ofertanților/contractorilor și o cerință minimă privind capacitatea tehnică și profesională a ofertanților disproporționată în raport cu obiectul contractului, conducând la încălcarea prevederilor legislației privind achizițiile publice și a principiilor consacrate în materie.

Scopul reglementărilor în domeniul achizițiilor este reprezentat de promovarea concurenței între operatorii economici. Astfel, autoritățile contractante, atunci când organizează proceduri de achiziție publică, sunt ținute de respectarea principiilor consacrate de legislația în acest domeniu.

În acest sens, este necesar ca autoritățile publice să asigure manifestarea unei concurențe reale, astfel încât orice operator economic interesat să poată participa la procedura de achiziție publică și să aibă șansa de a deveni contractant.

Autoritatea contractantă trebuie să se asigure că ofertantul are capacitatea de a duce eventualul contract la bun sfârșit, dar nu va stabili condiții restrictive, excesive, care ar duce la eliminarea eventualilor ofertanți. În caz contrar, se creează premisele restrângerii, împiedicării sau denaturării concurenței prin constituirea unor bariere artificiale la intrarea ofertanților pe piața licitațiilor.

În susținerea argumentelor mai sus prezentate, arătăm că termenul alocat contractanților în proceduri similare, de către autoritățile contractante din alte state ale Uniunii Europene, în vederea livrării tramvaielor, este semnificativ diferit de cel prevăzut prin Documentația de atribuire.

Astfel, într-o procedură de achiziție a 25 de tramvaie organizată în Atena, Grecia, autoritatea contractantă a acordat contractorului un termen de 940 de zile (aproximativ 2,5 ani) pentru livrarea tramvaielor, astfel cum rezultă din extrasul din documentația de atribuire atașat prezentei solicitări de clarificare (Anexa 1).

Totodată, mai precizăm că, potrivit documentației de atribuire într-o procedură de achiziție de tramvaie (inclusiv tramvaie cu podea joasă) desfășurată în Varșovia, Polonia, termenele de livrare a tramvaielor au fost, corelate în mod corespunzător cu etapele procesului de producție și așa cum rezultă din extrasul din documentația de atribuire atașat (Anexa 2), cel mai scurt termen de livrare acordat de autoritatea contractantă poloneză a fost de 22 de luni.

În acest context, considerăm că solicitarea noastră de clarificare prin extinderea termenului de livrare este pe deplin justificată, cu atât mai mult cu cât facem dovada că este unanim acceptat la nivel internațional faptul că finalizarea și livrarea în mod corespunzător a unor tramvaie care să corespundă documentației de atribuire și celor mai înalte standarde nu se pot efectua decât într-o perioadă de timp rezonabilă.

Întrucât un termen de livrare de 12 luni nu poate fi considerat „rezonabil” având în vedere anvergura unui astfel de proiect, care implica etape de analiza și design, proces de producție și asamblare, procese ample de testare și pregătire documentație, un termen mai lung va fi cu certitudine în interesul ambelor părți, asigurând un cadru corect și transparent pentru derularea proceselor specifice îndeplinirii obiectului contractului.

Eventuale restricții sau limitări ale autorității, care au stat la baza propunerii termenelor de 12 și 24 luni, trebuie îndeplinite de către autoritate prin mijloace și măsuri în afara acestei proceduri și nu pot fi gestionate prin măsuri proprii procedurii de natură să afecteze însăși procesul de producție al tramvaiului solicitat în cantitatea și conform specificațiilor publicate.

Rezultatul, stabilirii unui termen de livrare corelat în mod corespunzător cu specificul etapelor de analiză, design, testare și producție pentru tramvaiul solicitat, ar fi livrarea într-un timp rezonabil a unor tramvaie de înaltă generație, care să respecte în totalitate Documentația de atribuire, iar destinatarul final al acestora, respectiv cetățenii Municipiului București, ar beneficia de mijloace de transport în comun moderne și sigure.

În concluzie, principiul proporționalității, obligă Autoritatea contractantă să țină cont, în elaborarea documentației de atribuire, de următoarele aspecte:

- criteriile de calificare nu trebuie să depășească limitele a ceea ce este adecvat și necesar în scopul realizării obiectivelor urmărite;
- în cazul în care este posibilă o alegere între mai multe măsuri adecvate, trebuie să se recurgă la cea mai puțin constrângătoare, iar inconveniențele cauzate nu trebuie să fie disproporționate în raport cu scopurile urmărite.

În considerarea celor de mai sus, considerăm că un eventual refuz al autorității contractante de a modifica cerința menționată mai sus conform solicitării noastre ar reprezenta o încălcare a principiului proporționalității consacrat la nivel național prin art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile publice sectoriale, care transpune Directiva 2014/24/UE.

Argumente de ordin tehnic:

De asemenea, un alt aspect foarte important, în livrarea unui tramvai, complet echipat și funcțional, este termenul de livrare al componentelor tehnice ale tramvaiului din partea furnizorilor de specialitate.

Menționăm că, în industrie, termenul mediu de livrare a unui tramvai este de 20-24 de luni de la încheierea contractului, luând în considerare timpul necesar pentru producerea și asamblarea componentelor majore (e.g., sistemul de propulsie, sistemul de frânare, cutia de viteze etc.), ce pot dura până la 12-14 luni, fără a fi luat în considerare termenul pentru integrare și testare a acestor componente.

În considerarea celor de mai sus, solicităm Autorității, clarificarea documentelor din cadrul Documentației de atribuire, în sensul înlocuirii termenului de 12 luni cu un nou termen de 21 luni.

Astfel, secțiunile relevante din documentele ce formează Documentația de atribuire, ar urma să prevadă următoarele: "Ofertantul se obligă să livreze primul tramvai în termen de maxim 21 luni de la semnarea contractului. După livrare ofertantul se obligă în maxim 3 luni să realizeze omologarea tehnică de tip cu AFER conform OMT 290/2000, a tramvaiului cap de serie, pe cheltuielile sale, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului. În situația în care ofertantul declarat câștigător nu reușește să obțină omologarea de tip a vagonului cap de serie, după cele 24 de luni de la semnarea contractului, se va proceda la rezilierea contractului, la reținerea garanției de bună execuție și aplicarea tuturor clauzelor contractuale cu privire la daune." În mod corelativ, după actualizarea în mod corespunzător a termenului de livrare a primului tramvai, autoritatea va revizui și actualiza termenul pentru livrarea tramvaielor care se va face într-un termen de peste 24 luni de la semnarea contractului (inclusiv capul de serie), respectiv cel puțin 10 luni suplimentare de la livrarea primului tramvai omologat.

Raspuns 22

Având în vedere contextul care a determinat organizarea procedurii de achiziție descrisă la cap. 2 din caietul de sarcini precum și interesul public de modernizare a parcului de tramvaie exploatat de către Entitatea Contractantă, ne menținem solicitarea din caietul de sarcini capitolul 3. **DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE** „Ofertantul se obligă să livreze primul tramvai în termen de maxim 12 luni de la semnarea contractului. După livrare ofertantul se obligă, în maxim 3 luni, să realizeze omologarea tehnică de tip cu AFER conform OMT 290/2000, a tramvaiului cap de serie, pe cheltuielile sale, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului.

În situația în care ofertantul declarat câștigător nu reușește să obțină omologarea de tip a vagonului cap de serie, după cele 15 de luni de la semnarea contractului, se va proceda la rezilierea contractului, la reținerea garanției de bună execuție și aplicarea tuturor clauzelor contractuale cu privire la daune.”

De asemenea, referirile dumneavoastră la argumente de ordin legal prin care faceți trimitere la clauze contractuale din proceduri de achiziție publică organizate de alte state (ANEXA 1 și ANEXA 2) nu pot fi luate în considerare ca și condiții standard și general valabile, acestea rezultând din necesitățile și condițiile proprii fiecărei Entități Contractante în stabilirea termenelor de livrare.

În plus facem mențiunea că termenul de livrare a rezultat în urma consultării de piață efectuată prin SICAP.

De asemenea, facem precizarea că termenul de livrare a rezultat în urma consultării de piață efectuată prin SICAP.

În plus față de cele prezentate anterior facem mențiunea că documentația de atribuire înainte de publicare a fost supusă verificării ex-Ante și avizată de către Agenția Națională a Achizițiilor Publice în ceea ce privește respectarea prevederilor legislației europene și naționale privind achizițiile publice.

Referitor la mențiunile din solicitarea dumneavoastră de clarificări, respectiv "Argumente de ordin legal:

Legea 99/2016 privind achizițiile publice sectoriale prevede, la art. 185 alin. 3, "**Entitatea contractantă stabilește numai criteriile privind capacitatea care sunt necesare și adecvate pentru a se asigura că un candidat sau ofertant are capacitatea de exercitare a activității profesionale, situația economică și financiară și competențele tehnice și profesionale pentru a executa contractul sectorial/acordul-cadru care urmează să fie atribuit.**", iar la alin. 5 al aceluiași articol, "**Toate criteriile privind capacitatea, solicitate de entitatea contractantă, trebuie să aibă legătură cu obiectul contractului sectorial/acordului-cadru și să fie proporționale prin raportare la obiectul acestuia**"; Mai departe, HG nr. 394/2016 prevede, la art. 37 alin. (1), următoarele: "**(1) Entitatea contractantă nu are dreptul de a restricționa participarea la procedura de atribuire a contractului sectorial/acordului-cadru prin introducerea unor criteriile minime de calificare, care:**

- a) **nu prezintă relevanță în raport cu natura și complexitatea contractului sectorial/acordului-cadru ce urmează să fie atribuit;**
- b) **sunt disproporționate în raport cu natura și complexitatea contractului sectorial/acordului-cadru ce urmează să fie atribuit.**", entitatea contractantă clarifică faptul că solicitarea de livrare a primului tramvai într-un termen de maxim 12 luni de la semnarea contractului nu face parte dintre cerințele de calificare impuse prin fișa de date a achizitiei și referințele dumneavoastră la criteriile de calificare ca fiind restrictive nu au obiect.

Solicitare 23:

Cerința de la "3.4.1.5.2. CARACTERISTICI MINIMALE OBLIGATORII" de la pag. 13 din Caietul de Sarcini: "*Tip boghiu pivotant, cu osii sau cu osii false*
Nu se acceptă boghiuri fixe"

Având în vedere lungimea tramvaiului precum și necesitatea de a utiliza cât mai eficient lățimea maximă a tramvaiului care să permită înscrierea în gabaritul de liberă trecere, respectiv un număr cât mai mare de călători transportați, se impune ca tramvaiul să fie construit din două tronsoane (module).

În acest caz pentru a evita o mișcare de șerpuire accentuată a celui de al doilea boghiu se impune ca acesta să fie fix sub al doilea tronson (modul), primul boghiu, de sub primul tronson (modul) fiind pivotant și înscrierea în curbă a celui de al doilea tronson (modul) realizându-se datorită articulației dintre cele două tronsoane (module).

Având în vedere cele prezentate mai sus, rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă cerințele de mai sus pot fi înțelese astfel:

"În cazul tramvaielor formate din două tronsoane (module) se acceptă ca primul boghiu (cel de sub primul tronson) să fie pivotant, iar boghiul al doilea să fie fix sub cel de al doilea tronson (modul)."

Raspuns 23:

Prin caietul de sarcini cap. 3.4.1.5.2. se solicita „Tip boghiu Pivotant, cu osii sau cu osii false. Nu se accepta boghiuri fixe.”

Entitatea contractantă clarifică faptul că prin boghiu pivotant se va înțelege ca boghiul va avea o mișcare relativă de rotație față de caroserie astfel încât să fie asigurate performanțele solicitate prin caietul de sarcini cap. 3.4.1.5.2. CARACTERISTICI MINIMALE OBLIGATORII. Entitatea contractantă își menține cerința caietului de sarcini: "Nu se accepta boghiuri fixe".

Solicitare 24:

Cerințele de la "3.4.1.6.14 PARBRIZUL ȘI GEAMURI CABINĂ", pag. 22 din Caietul de Sarcini

"Tipul parbrizului trebuie să DUPLEX.

...

Parbrizul va avea o transparență minimă de 75% și se preferă să fie lipit de caroserie. La partea superioară va fi realizată din construcție o bandă colorată de minim 200 mm.

..."

Există geamuri în mai multe straturi care asigură nivelul minim de transparență.

De asemenea cabina de conducere poate fi echipată la partea frontală cu o jaluzele reglabilă pe înălțime.

Având în vedere cele prezentate mai sus, rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă cerințele de mai sus pot fi înțelese astfel:

"Parbrizul trebuie să fie din geam cel puțin DUPLEX,

...

Parbrizul va avea o transparență minimă de 75% și se preferă să fie lipit de caroserie.

La partea superioară va fi realizată din construcție o bandă colorată de minim 200 mm sau cabina va fi echipată cu o jaluzele reglabilă pe înălțime.

..."

Menționăm cazul unor licitații similare, organizate pentru achiziția de tramvaie noi, pentru orașele Brăila, Galați, Ploiești, Iași, Craiova, unde Autoritatea Contractantă a confirmat următoarele:

„Cerințele Caietului de Sarcini sunt minime, astfel este acceptată oferta de produse cu caracteristici superioare. Autoritatea Contractanta acceptă ca geamul sa fie cel puțin Duplex”.

Și în cazul prezentei licitații, ar trebui acceptată această solicitare, potrivit principiului UBI EADEM RATIO IBI IDEM JUS, care presupune asigurarea aceluiași tratament juridic în situații identice.

Raspuns 24:

Entitatea contractanta accepta formularea „Parbrizul trebuie să fie din geam cel puțin DUPLEX”.

Entitatea contractanta nu accepta solicitarea de modificare a cerintei caietului de sarcini, respectiv „La partea superioară va fi realizată din construcție o bandă colorată de minim 200 mm sau cabina va fi echipată cu o jaluzele reglabilă pe înălțime.”.

Se mentin cerintele caietului de sarcini cap. 3.4.1.6.14 PARBRIZ SI GEAMURI CABINA „La partea superioara va fi realizată din construcție, o banda colorata de minim 200 mm.” si cap. 3.4.1.6.10 AMENAJARE SI INCHIDERE CABINA CONDUCATOR „Cabina de conducere trebuie să fie prevăzută cu parasolar: fix la partea de sus a parbrizului, pe toată lungimea lui (se accepta și solutia cu parbriz cu protecție la ultraviolete la partea superioara) și două parasolare de tip rulou, unul frontal și unul lateral stânga pentru postul de conducere.”

Solicitare 25:

Cerința de la "3.4.13. CUTIILE DE OSII" pag. 28 din Caietul de Sarcini

"Cutiile de osie vor fi de tipul fără întreținere"

În ansamblul cutiilor de osii sunt montate și contacte de împământare care au elemente de uzură

Având în vedere cele prezentate mai sus, rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă cerințele de mai sus pot fi înțelese astfel:

"Rulmenții de osie vor fi de tipul fără întreținere"

Raspuns 25:

Entitatea contractanta isi mentine cerintele caietului de sarcini, respectiv „Cutiile de osie vor fi de tipul fără întreținere” si de asemenea cerinta de la capitolul 3.4.1.22. „INSTALAȚIA DE CURENT DE RETUR

Echipamentele și circuitele pentru impamintarea tramvaiului vor fi realizate cu componente de mare fiabilitate și întreținere redusă ce vor fi dimensionate corespunzător din punct de vedere electric și mecanic. Piese de uzură vor asigura bună funcționare pentru un parcurs de minim 240.000 km până la înlocuire, cu excepția celor care au durată de utilizare mai mică, declarată în oferta.”

Asa cum rezulta din cerintele caietului de sarcini sunt acceptate piese de uzură ale contactului de impamantare ce vor asigura bună funcționare “pentru un parcurs de minim 240.000 km până la înlocuire, cu excepția celor care au durată de utilizare mai mică, declarată în oferta.”

Solicitare 26:

Cerința de la ”3.4.16. DISTRIBUȚIA ECHIPAMENTULUI PRINCIPAL”, pag. 30 din Caietul de Sarcini

”Echipamentele montate pe acoperiș vor avea clasă minimă de protecție împotriva pătrunderii prafului/ apei IP 65, cu excepția celor autoventilate.”

Echipamentele electronice de pe acoperiș și instalațiile de climatizare fiind autoventilate, rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă cerința de mai sus poate fi înțeleasă:

”Pantograful și rezistențele de frânare vor avea clasă minimă de protecție împotriva pătrunderii prafului/ apei IP 65”

Raspunsul 26:

Entitatea contractanta isi mentine cerinta asa cum este solicitata prin caietul de sarcini.

„Echipamentele montate pe acoperiș vor avea clasă minimă de protecție împotriva pătrunderii prafului/ apei IP 65, cu excepția celor autoventilate.”

Solicitare 27:

Având în vedere volumul mare al documentației de ofertă și complexitatea produselor, vă rugăm să extindeți termenul de depunere a ofertelor până la 30.01.2020.

Raspuns 27:

Entitatea contractanta nu accepta prelungirea termenul de depunere a ofertelor până la 30.01.2020.

Prin erata se va decala termenul de depunere a ofertelor cu 10 zile de la data de 02.12.2019, la data de 13.12.2019. Ultimul termen pana la care se primesc de la potentialii ofertanti solicitari de clarificari la documentatia de atribuire: 20 zile înainte de termenul stabilit pentru depunerea ofertelor (22.11.2019). Termenul limita de raspuns al entitatii contractante la solicitarile de clarificari la documentatia de atribuire: 11 zile înainte de termenul stabilit pentru depunerea ofertelor (29.11.2019). Autoritatea contractanta va raspunde numai solicitarilor transmise in termenul stabilit.

Solicitare 28

Caiet de sarcini Pct. 3 „Ofertantul va prezenta in oferta 3 variante de design”
Vă rugăm să clarificați dacă este vorba despre designul interior sau exterior al vehiculului?

Raspuns 28

Conform capitolului 3. DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE se solicita 3 variante pentru design-ul exterior al vehiculului ofertat. De asemenea conform capitolului 3.4.1.6.2. AMENAJARE ȘI DESIGN INTERIOR se solicita "Designul și amenajarea interioara inclusiv modul de dispunere a scaunelor, vor fi prezentate în minim 3 variante, în format 1:20. "

Solicitare 29:

Caietul de sarcini pct. 3 DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE. Vă rugăm să acceptați configurația tramvaiului, în cazul căreia suma deschiderilor este de 3900mm în sistem de 2 x1300mm + 2 x 650mm. Această soluție este folosită de mulți operatori de transport din capitale și marile orașe din Europa.

Raspuns 29:

Entitatea contractanta isi mentine cerintele caietului de sarcini, respectiv:

"3. DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE

Prezentul Caiet de Sarcini contine cerințele tehnice și de calitate pentru achiziția a 40 de tramvaie din gama de 18 m, cu minim 3 uși duble. "

"3.4.1.4. DESCRIEREA GENERALĂ CONSTRUCTIVĂ A TRAMVAIELOR

- ușile pentru călători vor fi dispuse pe partea dreapta a tramvaiului (în direcția de mers), repartizate în mod uniform de-a lungul tramvaiului, pentru facilitarea schimbului de călători. Fiecare din aceste uși duble din compartimentul călătorilor trebuie să aibă o deschidere de minim 1200 mm și o înălțime de minim 2000 mm;
- ușile simple (daca exista) de la capatul tramvaiului trebuie să aibă o deschidere de min. 700 mm. "

Solicitare 30:

Caietul de sarcini pct. 3.4.1.3 Vă rugăm să confirmați dacă furnizorul este obligat se furnizeze piese de schimb și consumabile numai pentru perioada de garanție de baza (2 ani) ?

Raspuns 30

Avand in vedere ca termenul de garantie reprezinta factor de evaluare in cadrul procedurii si faptul ca ofertarea unui termen de garantie suplimentar fata de garantia minima de 2 ani solicitata prin caietul de sarcini va constitui obligatie contractuala, cerinta caietului de sarcini conform careia furnizorul este obligat sa furnizeze piese de schimb si consumabile se refera la toata perioada de garantie ofertata in cadrul propunerii tehnice.

Conform caietului de sarcini 3.4.1.2. CONDIȚII TEHNICE ELIMINATORII

"Oferta va cuprinde și echipamentele, sculele speciale, dispozitivele, piesele de schimb și materialele consumabile, și serviciile auxiliare necesare pentru întreținerea și exploatarea parcului de tramvaie (prestarea activităților de service în perioada de garanție, instruirea și autorizarea personalului Achizitorului etc.), în conformitate cu obligațiile solicitate prin documentația de atribuire."

Conform caietului de sarcini 3.5.1.1. CONDITII DE GARANTIE

"Ofertantul va include în prețul ofertei toate materialele și piesele consumabile, inclusiv lubrifianti și filtrele aferente **pentru toată perioada de garanție**, inclusiv completările de lubrifianti. "

Solicitare 31:

Caietul de sarcini pct. 3.4.1.5 DESCRIEREA GENERALĂ CONSTRUCTIVĂ A TRAMVAIELOR – „în interiorul tramvaiului se admite o pantă de maxim 8% conform ECE ONU R 107”.

Vă rugăm să permiteți propunerea unui tramvai care are deja omologarea UE de tip cu un gradient maxim de 16% în interiorul autoturismului.

Raspuns 31:

Entitatea contractanta isi mentine cerinta caietului de sarcini, de la capitolul 3.4.1.4. DESCRIEREA GENERALĂ CONSTRUCTIVĂ A TRAMVAIELOR, respectiv „În interiorul tramvaiului se admite o panta de maxim 8% conform ECE ONU R 107”

Solicitare 32:

Caietul de sarcini pct.3.4.1.5.2 „Ofertantul va lua la cunoștința, înainte de depunerea ofertelor, de starea infrastructurii existente la Achizitor.”

Vă rugăm se organizați intilnire pentru eventuali ofertanti cu posibilitatea de a vizita depoul pentru a verifica echipamentul disponibil pentru dotarea tramvaielor.

Raspuns 32

Entitatea contractanta accepta solicitarea de clarificare conform caietului de sarcini, capitolul „3.5.5. CONSTRÂNGERI PRIVIND LOCAȚIA UNDE SE VA EFECTUA LIVRAREA/INSTALAREA

Achizitorul va oferi posibililor ofertantilor interesati accesul in vederea vizionarii facilităților sale de mentenanță și exploatare, înainte de data depunerii ofertelor dar nu mai tarziu de 08.11.2019.

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

Solicitarea de vizitare se va transmite cu cel puțin 24 de ore înainte la adresa de e-mail: ileana.rusu@stbsa.ro, vizita se va organiza in programul de lucru (07:00-15:00) al entitatii contractante.

Solicitare 33:

Caietul de sarcini pct.3.4.1.5.2 CARACTERISTICI MINIMALE OBLIGATORII - Posibilitatea de funcționare în unități multiple (cuplate).

Compania noastră este un furnizor european cu experiență în producție de tramvaie. Avem referințe din livrarea a câteva sute de tramvaie din multe orașe din Europa. Cerințele clienților noștri existenți nu prevedeau opțiunea mai multor unități, deoarece costurile de construcție și întreținere ale acestor vehicule sunt semnificativ mai mari în comparație cu tramvaiele fără funcționare in unitati multiple. În portofoliul actual de comenzi, avem un proiect de tramvai cu opțiunea unitati multiple, dar livrarea acestuia va avea loc după termenul limită de depunere a ofertelor din această procedura și nu vom putea oferi omologare pentru un astfel de vehicul în momentul depunerii ofertelor. Acest parametru nu pare atât de important în momentul depunerii ofertei și, în același timp, va provoca o limitare semnificativă a ofertelor depuse.

În legătură cu cele de mai sus, vă rugăm să anulați din tabelul din punctul 3.4.1.5.2 „Posibilitatea de functionare in unitati multiple (cuplate)” si sa permiteti oferte cu omologare tramvaielor fără posibilitatea de a opera în unități multiple, care îndeplinesc caracteristicile obligatorii minime, și menționate la punctul. 3.4.1.5.2 .

Raspuns 33

Referitor la cerinta caietului de sarcini de la capitolul 3. DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE, respectiv „Tramvaiul ofertat, trebuie sa fie omologat de tip într-o țară a

Comunității Europene sau sa detina Agreement Tehnic Feroviar conform OMT 290/2000. In acest sens, se va prezenta in oferta dosarul de omologare/agrementare al tramvaiului ofertat, care indeplineste conditiile minimale de la pct. 3.4.1.5.2. **CARACTERISTICI MINIMALE OBLIGATORII**, inclusiv certificatele si documentele aferente.”, entitatea contractanta accepta prezentarea in oferta a dosarului de omologare/agrementare si pentru un tramvai care nu are “Posibilitatea de functionare in unitati multiple (cuplate)”. Entitatea contractanta isi mentine cerinta caietului de sarcini conform careia toate tramvaiele livrate ce fac obiectul contractului trebuie sa respecte cerinta privind posibilitatea de funcționare în unități multiple (cuplate).

Solicitare 34

Caietul de sarcini pct.3.4.1.9 „Rotile trebuie să se poata strunji pe strungul de bandaje existent la achizitor” – intelegiem ca strungul se află în dotarea depou STB. Vă rugăm să furnizați producătorul și tipul strungului.

Raspuns 34

Entitatea contractanta are in dotare strunguri pentru strunjirea bandajelor, tip HEGENSCHIEDT, model 104 si 105.

Solicitare 35:

Caietul de sarcini pct. 3.5.2.1 „Ofertantul se obligă să livreze primul tramvai în termen de maxim 12 luni de la semnarea contractului.”

Termenul de livrare pentru primul vehicul în termen de 12 luni de la data semnării contractului este foarte scurt și crează un risc pentru Entitatea Contractantă care poate în ciuda volumului mare al licitației va primi un număr mic de oferte și mai târziu va primi un produs de slabă calitate, care nu va răspunde așteptărilor pasagerilor din București.

Solicităm livrarea primului tramvai în termen de 18 luni de la semnarea contractului.

Raspuns 35:

Având în vedere contextul care a determinat organizarea procedurii de achiziție descris la cap. 2 din caietul de sarcini precum și interesul public de modernizare a parcului de tramvaie exploatat de către Entitatea Contractantă, ne menținem solicitarea din caietul de sarcini capitolul 3. **DESCRIEREA PRODUSELOR SOLICITATE** „Ofertantul se obligă să livreze primul tramvai în termen de maxim 12 luni de la semnarea contractului. După livrare ofertantul se obligă, în maxim 3 luni, să realizeze omologarea tehnică de tip cu AFER conform OMT 290/2000, a tramvaiului cap de serie, pe cheltuielile sale, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului.

În situația în care ofertantul declarat câștigător nu reușește să obțină omologarea de tip a vagonului cap de serie, după cele 15 de luni de la semnarea contractului, se va proceda la rezilierea contractului, la reținerea garanției de bună execuție și aplicarea tuturor clauzelor contractuale cu privire la daune.”

De asemenea, facem precizarea că termenul de livrare a rezultat în urma consultării de piață efectuată prin SICAP.

În plus față de cele prezentate anterior facem mențiunea că documentația de atribuire înainte de publicare a fost supusă verificării ex-Ante și avizată de către Agenția Națională a Achizițiilor Publice în ceea ce privește respectarea prevederilor legislației europene și naționale privind achizițiile publice.

Solicitare 36

Caietul de sarcini pct. 3.5.3.3.1 „Furnizorul are obligația de a constitui un stoc minim cu aceste componente necesare activității de întreținere și mentenanță zilnică, în unitățile de exploatare. Pentru aceasta achizitorul va asigura spațiu de depozitare”.

Spațiul depozitului va fi pus la dispoziție în mod gratuit ?

Se va pune la dispoziție și un spațiu de birou pentru lucrătorii din depozit?

Raspuns 36

Entitatea contractanta va asigura contractantului spatiul pentru depozitarea componentelor necesare activității de întreținere și mentenanță zilnică, precum si spatiu de birou pentru personalul propriu, fara costuri, in limita spatiului disponibil a fiecarei unitati de exploatare.

Solicitare 37

Caietul de sarcini pct. 5.4.2 „Ofertantul va include în standardul de firma al tramvaiului un program de probe și încercări de tip și lot, pentru tramvai în staționare, care ar trebui să includă cel puțin ...”. – Vă rugăm să confirmați că această dovadă trebuie să fie furnizată cu primul vehicul livrat.

Raspuns 37

Conform caietului de sarcini capitolul 5.4.2. Probe și încercări statice pentru tramvai, respectiv “Ofertantul va include în standardul de firma al tramvaiului un program de probe și încercări de tip și lot, pentru tramvai în staționare...”. Acest program de probe si incercari va fi aplicat incepand cu primul tramvai livrat.

Solicitare 38

Caietul de sarcini pct.3.4.1.44 Vă rugăm să confirmați că caracteristicile mersului ale tramvaielor confirmate cu buletine de încercări emise de un laborator acreditat trebuie să fie furnizate odată cu livrarea primului vehicul.

Raspuns 38

Se accepta ca buletinele de incercari emise de un laborator acreditat, privind calitatea mersului, sa fie prezentate cu ocazia livrarii, respectiv omologarii tramvaiului cap de serie.

Solicitare 39:

I. Subcapitolul 3.4.1.7.1 COMPUTERUL DE BORD (CGMV)

A. Cerința:

“Tramvaiul va fi dotat cu computer de gestiune management vehicul (numit prescurtat CGMV), cu funcții GPS și comunicare on-line.

Computerul gestiune management vehicul touchscreen, cu monitor și tastatură integrată se va instala în cabina de conducere, într-un loc ușor accesibil și cu vizibilitate maximă pentru conducătorul auto”

Având în vedere faptul că, unitatea de baza (componenta principala) a sistemului IT din tramvaie este computer de gestiune management vehicul (CGMV), este esential sa fie specificate cerintele minime a caracteristicilor CGMV.

Având în vedere cele menționate mai sus, vă adresăm următoarele **întrebări/solicitări**:

1. Va rugam sa specificati caracteristicile minime ale CGMV, cum ar fi: CPU, capacitatea memoriilor, tipurile de memorii solicitate etc.

Raspuns 39/1

Procesor: min 1.2 Ghz, 32/64 bit Quadcore;

Memorie RAM: min 4 GB;

Memorie Flash: min 32 GB;

Toate echipamentele din dotarea tramvaiului trebuie sa respecte conditiile de utilizare pentru vehicule urbane de transport pe sine in ceea ce priveste socurile, vibratiile, perturbatiile electromagnetice etc asa cum sunt mentionate si in cerintele din caietul de sarcini cap. 3.4.1.4. DESCRIEREA GENERALĂ CONSTRUCTIVĂ A TRAMVAIELOR:

- „proiectarea și executia tramvaiului trebuie să minimizeze expunerea la socuri și vibratii a călătorilor, a conducatorului de vehicul și a echipamentelor instalate;”

- „proiectarea, executia și instalarea tuturor echipamentelor, prinderilor și a asamblarilor demontabile trebuie să fie facuta astfel incat, socurile și vibratiile nedorite să nu produca defectari sau scoateri din funcțiune datorate acestora;”

2. Vă rugăm să ne specificați diagonala monitorului touchscreen.

Raspuns 39/2:

Conform cerintei din caietul de sarcini cap. 3.4.1.7.1 COMPUTERUL DE BORD - AFIȘAJUL MULTIFUNCȚIONAL ȘI TASTATURA DE BORD: „Diagonala monitor touchscreen: min 10 inch.”

Solicitare 40

CGMV va avea suficiente mufe RJ45 pentru a conecta toate echipamentele imbarcate (echipamente pentru validarea cardurilor de transport utilizate in sistemul de taxare cu respectarea standardelor ISO/IEC 14443 tip A si Mifare sau echivalent, infotainment, numarare calatori etc). Sistemul va asigura conectarea on-line a echipamentelor Sistemului Automat de Taxare”;

1. Vă rugăm să ne specificați dacă se accepta și mufe M12.

Raspuns 40/1:

Entitatea contractanta accepta si utilizarea de conectori Ethernet M12. Ofertantul isi va asuma raspunderea pentru solutia de conectica ofertata si va asigura in pretul contractului toate sculele, dispozitivele, adaptoarele si orice alte componente necesare asigurarii interschimbabilitatii cu solutia de conectare RJ45, pentru operatiile de mentenanta si service post garantie.

2. Referitor la conectarea CGMV cu sistemul automat de taxare, vă rugăm să ne specificați rolul conectarii (parametrii tehnici / functii solicitate).

Raspuns 40/2:

Conform caietului de sarcini, cap. 3.4.1.59 INSTALAȚIA AUTOMATA DE TAXARE: „Sistemul automat de taxare va comunica online datele catre serverul SAT aflat in dotarea Achizitorului. De asemenea, sistemul automat de taxare va fi pregatit sa comunice online datele privind plata directa prin carduri bancare, catre o banca desemnata de Achizitor.”

Solicitare 41:

“Computerul gestioneaza managementul vehiculului, trebuie sa poata fi utilizat pentru schimbul de informatii cu intersectiile conectate la UTC - Urban Traffic Control - aflat in exploatare la achizitor, in regim on-line, cat si pentru rulara aplicatiilor specifice PTM - Public Transport Management. CGMV va fi compatibil cu subsistemul PTM existent in cadrul Sistemului de Management al Traficului”

Referitor la această cerință, vă rugăm să ne răspundeți la ce se refera „trebuie sa poata fi

utilizat” si care sunt aplicațiile specifice PTM si dacă integrarea este obligatorie in cadrul acestei proceduri si se include in pretul ofertei? Daca da, solicitam toate datele și detaliile necesare pentru integrare.

Raspuns 41

Avand in vedere posibilitatea de a implementa in viitor, in cadrul unor proiecte complementare, un sistem de prioritizare a traficului in intersectii prin sisteme integrate de management al traficului care vor include si comanda semafoarelor, computerul de gestiune management vehicul ofertat ce va echipa tramvaiele va trebui sa aiba capacitatea tehnica de a integra aplicatii viitoare de management al traficului. Aceste aplicatii nu fac obiectul prezentului contract si nu vor fi incluse in oferta.

Conform solicitarilor caietului de sarcini, cap. 3.4.1.7.1. COMPUTERUL DE BORD: “Computerul de bord trebuie să poata integra o aplicatie de dispecerizare și management flota. Pentru aceasta se vor utiliza doar formate, standarde și protocoale deschise, publice. Aceasta aplicatie nu face obiectul prezentului Caiet de Sarcini.

CGMV va avea posibilitatea de actualizare a informațiilor în timp real utilizând o aplicatie instalata pe server.”

Solicitare 42

II. Capitolul 3.4.1.53 – INSTALATIA DE INFORMARE CALATORI

“Echipamentul de informare vizuala si auditiva a calatorilor este format din

- *indicatoare de traseu tip matrice cu leduri ultraluminioase (un display frontal, 2 display-uri laterale si un display spate). Fiecare display va fi prevazut cu sistem de protectie a ledurilor pentru imbunatatirea vizibilitatii in lumina solara. Achizitorul poate accepta variante echivalente cu conditia ca acestea sa ofere performante si caracteristici echivalente sau superioare celor solicitate. In acest sens ofertantul va demonstra prin oferta obtinerea de performante echivalente sau superioare.*

- *indicatoare interioare (vizual cu leduri);”*

Vă rugăm să ne specificați cerintele minime a caracteristicilor indicatoare interioare (vizual ce leduri) si cantitatea.

Raspuns 42

Indicatoarele interioare (display-uri LED) vor avea caracteristicile tehnice si cantitatile minime solicitate prin caietul de sarcini, cap. 3.4.1.54. SISTEM INFOTAINMENT CU DISPLAY-URI TFT LED PENTRU INFORMAREA CĂLĂTORILOR PRECUM ȘI PENTRU DIFUZARE SPOT-URI PUBLICITARE”

Solicitare 43

III. Capitolul 3.4.1.56. INSTALATIE DE SUPRAVEGHERE VIDEO

“Inainte de expirarea perioadei de garantie, furnizorul va face pe costurile sale up-grade la instalatia de supraveghere video”

Vă rugăm să ne precizați dacă upgradare se refera la soft.

Raspuns 43

Conform cerintelor caietului de sarcini Anexa 12.2 “Ofertantul va prezenta angajamentul ferm privind livrarea gratuită a programului software în original în limba română cu drept de utilizare neexclusiv pentru durata de viață a tramvaiului și a oricărui up-grade care va apărea în timpul duratei de viață a vehiculului.”

Conform Anexei 12.6 LISTA SOFT-URILOR DE APLICAȚIE LA CARE ACHIZITORUL ARE

DREPT DE UTILIZARE NEEXCLUSIVA INCLUSIV CU POSIBILITATEA MODIFICARII PARAMETRILOR: "Livrarea softuri-lor, inclusiv facilități de up-grade, nominalizate este obligatorie (Condiție eliminatorie)."

Solicitare 44

IV. ANEXA12.4 punct 11

"Aparatura bord (aparate indicatoare, display)" 1buc


Vă rugăm să ne precizați ce componente conține aparatura bord (se refera la indicatoare de traseu, display TFT, CGMT, camerele video, MDVR?) .

Raspuns 44

Precizam ca respectiva cerinta se refera la aparatura aferenta bordului din cabina de conducere a tramvaiului ce va fi livrat de catre ofertantul declarat castigator, cu mentiunea ca 1 set reprezinta totalitatea elementelor in cauza pentru un tramvai.

Cu stimă,

DIRECTOR GENERAL,
George-Andrei Creci


DIRECTOR ACHIZITII,
Gabriela Delegeanu




SEF BIROU CONTRACTE,
Dicran Daniel Costache

Intocmit,
Ileana Aurelia Rusu

_____ (denumirea/numele)

ACORD DE ASOCIERE

in vederea participarii la procedura de atribuire a contractului de achizitie publica sectoriala

1. Partile acordului :

_____, reprezentata prin....., in calitate de.....

(denumire operator economic, sediu, telefon)

si

_____ reprezentata prin....., in calitate de.....

(denumire operator economic, sediu, telefon)

2. Obiectul acordului:

2.1 Asociatii au convenit sa desfasoare in comun urmatoarele activitati:

a) participarea la procedura de achizitie publica organizata de STB SA pentru atribuirea contractului având ca obiect „Tramvaie noi din gama de 18 m cu podea total coborata”

b) derularea in comun a contractului de achizitie publica *in cazul desemnarii ofertei comune ca fiind castigatoare.*

2.2 Alte activitati ce se vor realiza in comun:

1. _____

2. _____

... _____

2.3 Contributia financiara/tehnica/profesionala a fiecarei parti la indeplinirea contractului de achizitie publica este:

1. _____ % S.C. _____

2. _____ % S.C. _____

2.4 Repartizarea beneficiilor sau pierderilor rezultate din activitatile comune desfasurate de asociati se va efectua proportional cu cota de participare a fiecarui asociat, respectiv:

1. _____ % S.C. _____

2. _____ % S.C. _____

3. Durata asocierii

3.1 Durata asocierii constituite in baza prezentului acord este egala cu perioada derularii procedurii de atribuire si se prelungeste corespunzator cu perioada de indeplinire a contractului (*in cazul desemnarii asocierii ca fiind castigatoare a procedurii de achizitie*).

4. Conditile de administrare si conducere a asociatiei:

4.1 Se imputerniceste SC....., avand calitatea de lider al asociatiei, pentru intocmirea ofertei comune, semnarea si depunerea acesteia in numele si pentru asocierea constituita prin prezentul acord.

4.2 Se imputerniceste SC....., avand calitatea de lider al asociatiei, pentru semnarea contractului de achizitie publica in numele si pentru asocierea constituita prin prezentul acord, *in cazul desemnarii asocierii ca fiind castigatoare a procedurii de achizitie).*

5. Inetarea acordului de asociere

5.1 Asocierea isi inceteaza activitatea ca urmare a urmatoarelor cauze:

- a) expirarea duratei pentru care s-a incheiat acordul;
- b) neindeplinirea sau indeplinirea necorespunzatoare a activitatilor prevazute la art. 2 din acord;
- c) alte cauze prevazute de lege.

6 Comunicari

6.1 Orice comunicare intre parti este valabil indeplinita daca se va face in scris si va fi transmisa la adresa/adresele, prevazute la art.....

6.2 De comun acord, asociatii pot stabili si alte modalitati de comunicare.

7 Litigii

7.1 Litigiile intervenite intre parti se vor solutiona pe cale amiabila, iar in caz de nerezolvare vor fi solutionate de catre instanta de judecata competenta.

8. **Alte clauze:** _____

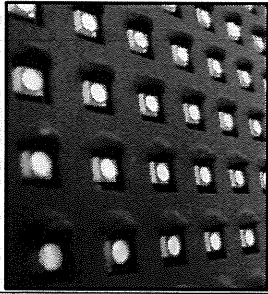
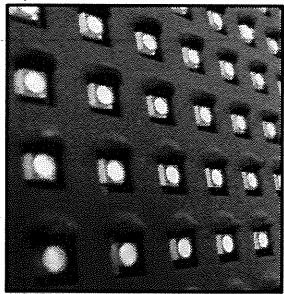
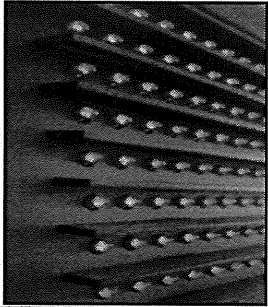
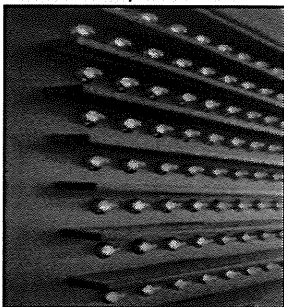
Prezentul acord a fost incheiat intr-un numar de exemplare, cate unul pentru fiecare parte, astazi,(data semnarii lui).

Liderul asocierii: _____

ASOCIAT 1, _____

ASOCIAT 2, _____

Nota! Prezentul acord de asociere constituie un model orientativ si se va completa in functie de cerintele specifice ale obiectului contractului.

EXPERT OPINION ON THE PROTECTION SOLUTIONS OF LED DEVICES AGAINST DIRECT SOLAR LIGHT USING THE SHADING DEVICES	OPINIA EXPERTULUI PRIVIND SOLUȚIILE DE PROTECȚIE ALE DISPOZITIVELOR LED ÎMPOTRIVA LUMINII SOLARE DIRECTE UTILIZÂND DISPOZITIVELE DE UMBRIRE
<p>We would like to mention that there are not dedicated international or EU standards about the way of protection of LED displays against direct sunlight, nor public studies, tests or articles about comparison between diverse kinds of shading protection devices for led display of public transport vehicles.</p>	<p>Dorim sa menționam că nu există standarde internaționale sau europene dedicate modului de protecție a afișajelor cu LED-uri împotriva radiațiilor solare directe, nici studii publice, teste sau articole despre compararea diferitelor tipuri de dispozitive de protecție pentru umbrire folosite pentru afisarea pe vehiculele de transport public.</p>
<p>The subject of expert's opinion is visual performance evaluation/comparison between LED individual protection and LED row protection against direct sunshine in relation with EU regulation No. 1300/2014 of 18 November 2014 (TSI standards), which is the closest standard about the requirements for displaying visual information.</p>	<p>Subiectul expertizei este evaluarea performanțelor vizuale/compararea între protecția individuală a LED-urilor și protecția pe un rând LED-urilor împotriva soarelui direct în raport cu Regulamentul UE 1300/2014 din 18 noiembrie 2014 (standarde STI), care este cel mai apropiat standard privind cerințele de afișare a informațiilor vizuale.</p>
<p>There are used two main standard approaches to increase visual performance of LED passenger information displays on direct sunshine conditions:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Individual protection of the (each) led on one row (Fig. 1) 2) Protection LEDs on each row by shutters for shading (Fig. 2) 	<p>Sunt utilizate două abordări principale standard pentru creșterea performanței vizuale a afișajelor cu LED-uri pentru pasageri în condiții directe ale soarelui:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Protecția individuală a fiecărui led pe un rând (figura 1) 2) LED-urile de protecție pe fiecare rând de către obloane/lamele/jaluzele pentru umbrire (figura 2)
<p><i>Fig. 1 Individual LED shielding protection</i></p> 	<p><i>Fig. 1 Protecție/umbrire individuală a fiecărui led</i></p> 
<p><i>Fig. 2 Row line LED shielding protection</i></p> 	<p><i>Fig. 2 Protecție/umbrire pe un rând de leduri</i></p> 
<p>ANALYSIS STUDY</p>	<p>STUDIU DE ANALIZĂ</p>
<p>The scope of shutters protection is to:</p> <ul style="list-style-type: none"> - to achieve the highest protection efficiency against sunshine of LED's own luminous chip/spot; - to keep homogenous information field as much as possible; 	<p>Scopul umbririi/obloanelor este:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pentru a obține cea mai mare eficiență de protecție împotriva luminii solare a fiecărui LED; - să păstreze cât mai mult posibil omogenitatea aspectului informațiilor;

- to minimize loss of visibility through shading action (the shading losses).	- pentru a minimiza pierderea de vizibilitate prin actiunea de umbrire (pierderile de umbrire).
LEDs individual protection vs LEDs row protection	Protecția individuală a LED-urilor față de protecția rândului LED-urilor
There are some slight differences between LED individual protection and LED row protection due to differences between surface-mounted LEDs (SMD LED) and through hole-mounted LEDs (THT LED):	Există câteva mici diferențe între protecția individuală a LED-urilor și protecția unui rând de LED-uri datorită diferențelor dintre LED-urile montate pe suprafață (SMD LED) și LED-urile montate prin găuri (THT LED):
- LED individual protection is closer to LED (the smallest distance between the top of the ledge and the actual protection; about 1 mm, compared to at least 2.5-3 mm in the row line shielding version) ensuring a very wide angle of horizontal and vertical visibility from any distances;	- protecția individuală a LED-urilor este mai aproape de LED-uri (cea mai mică distanță dintre partea superioară a coroanei și protecția reală, aproximativ 1 mm, comparativ cu cel puțin 2,5-3 mm în versiunea de umbrire a liniei), asigurând un unghi foarte larg de orizontală și vizibilitate verticală de la orice distanță;
- LED individual protection is smaller and contribute to a reduced thickness of the LED display due to correct proportion between SMD LED surface and individual shutter/louwer dimension;	- Protecția individuală LED este mai scurtă și contribuie la o grosime redusă a afișajului LED datorită proporției corecte între suprafața LED-urilor SMD și dimensiunea individuală a lamelei/jaluzelei la fiecare LED;
- Metal/aluminium individual shutters provide a stable shading angle of shutter for an indefinite time comparing with plastic/policarbonat solutions that might suffer movements along the time because of sun heat action;	- Protecția individuală din metal/aluminiu oferă un unghi de umbrire stabil pentru umbrire pe o perioadă nedeterminată în comparație cu soluțiile din plastic/policarbonat, care pot suferi mișcări de-a lungul timpului din cauza acțiunii căldurii solare;
- On led row protection by a long blade/louwer there are some minor inconveniences related to viewing the displayed content at a very small distance from the led display. Weak point of this approach is limited vertical viewing angle from short distances, horizontal mechanical lines/shutters/louwers disturb message readability. Also, in the case of windscreens equipped with integrated demisting resistors, there is the possibility of visual interference at certain angles of view of the LED displays between the continuous lines of leds protection ("the blades") with the lines of these resistors.	- La protecția pe un rând printr-o lamă/jaluzea lungă, există unele inconveniente minore legate de vizualizarea conținutului afișat la o distanță foarte mică de afișajul LED. Punctul slab al acestei abordări este unghiul de vizualizare vertical limitat de la distanțe scurte de liniile mecanice orizontale/jaluzelele care pot perturba citirea mesajelor. De asemenea, în cazul parbrizelor echipate cu rezistențe de dezaburire integrate, există posibilitatea unei interferențe vizuale la anumite unghiuri de vedere ale afișajelor LED între liniile continue ale rezistențelor și lamelele de protecție a led-urilor pe un rând.
CONCLUSION	CONCLUZIE
From technical point of view the both approaches are equivalent, because the both approaches fully satisfy the required target - performance increase on direct sunshine conditions.	Din punct de vedere tehnic, ambele abordări sunt echivalente, deoarece ambele abordări satisfac în totalitate obiectivul - creșterea performanțelor în condiții acțiunii directe a razelor soarelui.
But in some parameters, such as viewing angle in vertical position from (very) closer distances, homogenous and comfortable information field area, the individual LED shielding protection is significantly better comparing to row line LED shielding protection approach.	Dar, la anumiți parametri, cum ar fi unghiul de vizualizare în poziție verticală, de la distanțe (foarte) apropiate, zona câmpului de informații este mai omogenă și mai confortabilă în cazul protecției individuale a fiecărui LED în comparație cu protecția pe un rând a LED-urilor.



PROJECT: "SUPPLY OF ROLLING STOCK
(SERIES II) FOR THE ATHENS TRAMWAY"

RFP-311/17

CONDITIONS OF CONTRACT

A.Σ. 38694

Time Schedule, then AM's written permit is required for the vehicles to be transported and delivered at AM's depot in Athens.

8.2 Partial Contractual Delivery Times

Partial delivery times are set in calendar days as of the Contract signing, as follows:

	Description	Partial contractual delivery deadlines (calendar days)
8.2.1	Completion of the factory manufacturing, testing, delivery and commissioning of the first vehicle at AM's facilities in Athens.	610
8.2.2	Within sixty (60) calendar days upon achieving the deadline stipulated in article 8.2.1 of the Conditions of Contract, i.e. of the delivery and commissioning at AM's facilities of the first tramway vehicle, the Contractor will deliver to AM the main spare parts and the equipment intended for pulling the vehicles, as stipulated in Table D of the Financial Offer Form, as well as the Operation and Maintenance Manuals.	60 calendar days upon achieving deadline stipulated in 8.2.1
8.2.3	Completion of the factory manufacturing, testing, delivery and commissioning at AM's facilities in Athens of the next four (4) vehicles of the supply.	670
8.2.4	Completion of the factory manufacturing, testing, delivery and commissioning at AM's facilities in Athens of the next ten (10) vehicles of the supply.	810
8.2.5	Completion of the factory manufacturing, testing, delivery and commissioning at AM's facilities in Athens of the last ten (10) vehicles of the supply.	940

8.3 Extensions

The Contractor is obliged to deliver the tramway rolling stock within the deadline (articles 8.1 and 8.3 of these CC) set and as foreseen in the Contract. In case the works foreseen by the Supply Contract are delayed for reasons for which the Contractor cannot be held liable (force majeure or other significant reasons rendering on-time delivery



The order of prevalence of the standards is as follows:

- European Standards Harmonized with Greek Legislation
- Standards of the European Committee for Electrotechnical Standardization (CENELEC) and Standardization (CEN/EN)
- Standards of the International Electrotechnical Commission (IEC), the International Union of Railways (UIC) and the International Organization for Standardization (ISO)
- In case of lack thereof, application shall be made of national recognized standards shall apply (DIN, BS, AFNOR, etc.).

The standards of the aforementioned organizations cover the minimum requirements that must be met. The Contractor can adopt standards equivalent or superior than those mentioned in the Performance Specifications. In this case, the Contractor shall prove that these Standards are equivalent and submit three (3) copies of these standards, clarifying the differences for AM to check their equivalence.

If the standards proposed are not approved by AM, then the Contractor shall have the obligation to adopt the standards specified in the "Performance Specifications".

Wherever in the Document entitled "Performance Specifications" reference is made to standards, codes, regulations, etc., their last release upon the date of the Offer's submission shall be in force.

ARTICLE 8 DEADLINES – TIME SCHEDULE

8.1 Overall Contractual Time

The overall contractual time for the full completion of the scope of the Supply is **nine hundred and forty (940) calendar days** upon the Contract signing.

The overall contractual time shall include all activities of the Contractor pertaining to the design, manufacturing, supply, testing and commissioning of the **twenty five (25) vehicles**, the supply of equipment for transferring the vehicles in case of damage and for maintenance purposes, the delivery of the spare parts, special tools, diagnostic equipment and the Maintenance and Operation Manuals of the Vehicles, the supply of all consumable materials and components, the training and, in general, the overall scope of the Supply, as this is described in article 1.1 of the Conditions of Contract and as per the requirements of the contract documents.

It is also clarified that the overall contractual time includes the removal of the Contractor's worksite equipment.

In case the Contractor completes the manufacturing of the vehicles prior to the determined completion date, foreseen in the Approved

Case reference: DWZ/95/2018

1.1.8. performance of accident repairs of each supplied tram during the term of the quality guarantee furnished for that tram (repair of damage occurring during the term of the quality guaranteed furnished for a specific tram) in the periods specified in ToR, Chapter II, part XII, section 31 and 32;

1.2. for the option - by 20 March 2039³, including by:

1.2.1. supply of trams listed in §1, sections 2.1 and 2.2 by 31 October 2023, according to particular requirements set forth in sections 2.2.1-2.2.3;

1.2.2. supply of the repair package according to particular requirements set forth in section 4.2;

1.2.3. supply of the operational package according to particular requirements set forth in section 5.2;

1.2.4. supply of the package of materials required for main repair, according to particular requirements set forth in section 6.2;

1.2.5. performance of accident repairs of each supplied tram during the term of the quality guarantee furnished for that tram (repair of damage occurring during the term of the quality guaranteed furnished for a specific tram) in the periods specified in ToR, Chapter II, part XII, section 31 and 32

- whereas the delivery of a tram shall be understood as delivery of the tram to the Contracting Entity and its submission, in the case of first trains from each type, for extended acceptance tests, and for the preliminary technical acceptance for all other trams.

2. The Contractor shall supply the trams covered by this Contract in accordance with the "*Tram delivery schedule*", constituting Appendix 6 to this Contract. The Parties agree on the following terms of delivery for the trams covered by this Contract:

2.1. for the primary procurement:

2.1.1. Type 1 Trams shall be delivered within 42 months counting from the Contract execution date, provided that 29 trams shall be delivered by 30 September 2021, and subsequent 36 not later than by 30 June 2022, and the first two trams from the Type 1 Tram supply shall be delivered as trams adapted for driver training;

2.1.2. the first and second Type 1 Tram shall be delivered within 22 months of the Contract execution date;

³ estimated time of reaching 1,000,000 km in mileage by the last tram supplied under the option (considering the annual mileage of 65,000 km), counting from the planned date of delivery of the last tram

Case reference: DWZ/95/2018

- 2.1.3. the final acceptance of the first and second Type 1 Tram shall take place not later than 25 months after the Contract execution date;
- 2.1.4. Type 2 Trams shall be delivered within 37 months counting from the Contract execution date, however not later than by 31 May 2022, and the first Type 2 Tram shall be delivered as a tram adapted for driver training;
- 2.1.5. the first Type 2 Tram shall be delivered within 26 months of the Contract execution date;
- 2.1.6. the final acceptance of the first Type 2 Tram shall take place not later than 29 months after the Contract execution date;
- 2.1.7. Type 3 Trams shall be delivered within 42 months counting from the Contract execution date, and the first Type 3 Tram shall be delivered as a tram adapted for driver training;
- 2.1.8. the first Type 3 Tram shall be delivered within 30 months of the Contract execution date;
- 2.1.9. the final acceptance of the first Type 3 Tram shall take place not later than 33 months after the Contract execution date;
- 2.1.10. Type 1 Trams, starting from the third tram, shall be delivered only after the Contracting Entity has performed preliminary acceptance of the first two Type 1 Trams, but not earlier than 25 months after the Contract execution date;
- 2.1.11. Type 2 Trams, starting from the second tram, shall be delivered only after the Contracting Entity has performed preliminary acceptance of the first Type 2 Tram, but not earlier than 29 months after the Contract execution date;
- 2.1.12. Type 3 Trams, starting from the second tram, shall be delivered only after the Contracting Entity has performed preliminary acceptance of the first Type 3 Tram, but not earlier than 33 months after the Contract execution date;
- 2.1.13. the delivery of more than eight trams (regardless of the type) to the Contracting Entity in a single month requires the Contracting Entity's consent (written/fax/electronic);
- 2.1.14. the final acceptance of all Type 1, 2 and 3 Trams shall take place by 30 November 2022;
- 2.2. optional scope:
 - 2.2.1. the trams shall be delivered within 23 months of the date of the Contracting Entity's declaration of will on the exercise of the right of option;