



MUNICIPIUL IAȘI
DIRECȚIA GENERALĂ TEHNICĂ ȘI DEZVOLTARE



Se avizează,
Primar
Mihai CHIRICA

CAIET DE SARCINI

**PRIVIND ACHIZIȚIA A 25 DE
AUTOBUZE ELECTRICE DIN CADRUL PROIECTULUI:
„ACHIZIȚIE DE MIJLOACE DE TRANSPORT PUBLIC –
AUTOBUZE ELECTRICE 10 M LA NIVELUL
MUNICIPIULUI IAȘI”**

2023

1. Definiții

Autobuz electric-autovehicul de transport în comun, acționat de un motor/motoare electric(e) alimentat(e) de la o sursă proprie de energie formată din baterii electrice.

Reparația generală (RG) este o reparație planificată ce are drept scop depistarea și remedierea defectelor care conduc la o stare de funcționare necorespunzătoare sau la o stare de defectare. Planificarea reparației generale în ciclul de revizii și reparații planificate și nominalizarea lucrărilor ce vor fi efectuate, se realizează de către producător (vezi Manualul Utilizatorului), producător care stabilește de asemenea norma de timp sau norma de kilometri la care acest tip de intervenție se realizează.

Durata medie de bună funcționare reprezintă media limitelor minime și maxime prevăzute pentru durata normală de funcționare prevăzută de către producător (în ani). Durata normală de funcționare reprezintă durata de utilizare în care se recuperează, din punct de vedere fiscal, valoarea de intrare a mijlocului fix pe calea amortizării. Duratele normale de funcționare (utilizare) a mijloacelor fixe sunt stabilite în Hotărârea de Guvern nr. 2139/2004 pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe, cu modificările și completările ulterioare.

Ofertant este un agent economic care răspunde cererii de ofertă pentru produse și servicii.

Furnizor este un agent economic care a câștigat licitația pentru furnizarea de produse sau prestarea de servicii și a încheiat un contract cu beneficiarul.

Utilizator este entitatea care primește spre exploatare bunurile achiziționate la licitație - operatorul serviciului de transport public local.

Beneficiar este autoritatea publică locală contractantă.

Cuprins

1.	Definiții.....	2
2.	Lista de adnotări și prescurtări.....	6
3.	Generalități	7
3.1.	Obiectul și domeniul de aplicare.....	7
3.2.	Conformitatea cu documentele de standardizare.....	8
4.	Condiții tehnice eliminatorii	9
5.	Condiții tehnice.....	9
5.1.	Cerințe de mediu înconjurător	9
5.2.	Condiții mecanice.....	9
6.	Descrierea generală constructivă a autobuzelor electrice	10
7.	Documentație.....	11
8.	Condiții tehnice de calitate	12
8.1.	Specificații constructive	12
8.2.	Materiale	12
8.3.	Dimensiuni generale constructive ale autobuzelor electrice	12
8.4.	Caracteristici funcționale ale autobuzelor electrice (manevrabilitate)	13
8.5.	Caracteristici masice ale autobuzelor electrice	13
8.6.	Specificații funcționale ale autobuzelor electrice (performanțe dinamice).....	13
8.7.	Specificații operaționale ale autobuzelor electrice	14
8.8.	Condițiile privind protecția anticorozivă.....	14
9.	Caracteristici tehnice generale ale agregatelor, subansamblelor și componentelor.....	15
9.1.	Unitatea electrică de tracțiune	15
9.1.1.	Echipamentul de tracțiune	16
9.1.2.	Bateriile electrice	17
9.2.	Autonomia autobuzelor electrice.....	18
9.3.	Încărcarea bateriilor electrice. Stațiile de încărcare	18
9.3.1.	Stații de încărcare lentă.....	18
9.3.2.	Stații de încărcare rapidă	19
9.4.	Modulul electronic de comandă	20
9.5.	Pedalierile cu traductoare de poziție (controlere).....	21
9.6.	Multiplicator/demultiplicator de turație/cuplu	21
9.7.	Puntea	21
9.7.1.	Puntea spate	21
9.7.2.	Puntea față	22
9.8.	Instalația de aer comprimat	22
9.9.	Motoarele de acționare pentru compresorul de aer, servodirecție, compresorul de aer condiționat	22
9.10.	Suspensia.....	22
9.11.	Sistemul de frânare.....	23
9.12.	Direcția.....	23
9.13.	Sistemul de rulare.....	24

9.14. Caroseria	24
9.15. Ușile de acces	25
9.16. Ieșirile de siguranță	26
9.17. Parbrizul și geamurile.....	26
9.18. Scaunele pentru călători	26
9.19. Barele și mânerele de susținere	27
9.20. Postul de conducere.....	27
9.20.1. Organizare habitacul	27
9.20.2. Oglinzi retrovizoare	28
9.20.3. Tabloul de bord.....	28
9.21. Podeaua, covorul, rampa pentru persoanele cu mobilitate redusă.....	31
9.22. Compartimentul pentru echipamente (unitatea electrică de tracțiune, compresorul, servodirecția, aerul condiționat)	31
9.23. Sistemul de climatizare (încălzire, ventilație și aer condiționat).....	32
9.23.1. Asigurarea microclimatului pe timp de iarnă (sezon rece)	32
9.23.2. Asigurarea microclimatului pe timp de vară (sezon cald)	33
9.23.3. Ventilația naturală.....	33
9.23.4. Evacuarea aerului viciat.....	33
9.24. Sistemul de iluminare și semnalizare	34
9.25. Alte caracteristici tehnice (protecția elementelor expuse agenților de mediu).....	34
9.26. Instalația electrică de alimentare și distribuție	34
10. Accesorii, instalații și echipamente	35
11. Instalații și echipamente electrice și electronice îmbarcate	36
11.1. Condiții tehnice	36
11.2. Cerințe Generale.....	36
11.3. Sistemul informatic de gestiune (SIGDE) prin CAN.....	37
11.4. Magistrala de date a autobuzului electric	39
11.5. Sistem de validare a titlurilor de călătorie.....	40
11.6. Sistem de supraveghere video	42
11.7. Sistem numărare călători	43
11.8. Sistem informare - Panouri matriciale.....	44
11.9. Sistem Audio Digital.....	44
11.10. Sistemul informare - audio/video (multimedia)	45
11.11. Alte specificații	46
11.12. Specificații tehnice anexate la ofertă.....	46
11.13. Echipamente hardware și aplicațiile software aferente ofertei.....	46
12. Reguli pentru verificarea calității	47
12.1. Condiții de verificare a calității	47
13. Marcare, conservare, ambalare, transport, depozitare	48
13.1. Marcare	48
13.2. Conservare, ambalare și livrare	48
14. Documentația de însoțire	49
14.1. Documente pentru fiecare autobuz electric	49

14.2. Documente pentru întreg lotul de autobuze electrice	49
15. Școlarizarea personalului de întreținere (serviciile de training)	50
16. Garanții	51
17. Penalizări și moduri de rezolvare a defecțiunilor în termenul de garanție	52
18. Activitatea de întreținere și mentenanță	53
18.1. Activitatea de întreținere și mentenanță zilnică	53
18.2. Activitatea de întreținere și mentenanță planificată	53
19. Activitatea de remediere a defecțiunilor	54
19.1. Activitatea de remediere a defecțiunilor ușoare (care se pot efectua în autobazele utilizatorului cu dotările și echipamentele existente) în termen de garanție din vina furnizorului.....	54
19.2. Activitatea de remediere a defecțiunilor grele (care nu se pot efectua în autobazele utilizatorului cu dotările și echipamentele existente) în termen de garanție din vina furnizorului.....	54
19.3. Activitatea de remediere a defecțiunilor care nu sunt imputabile furnizorului (tamponări sau comenzi de lucru ordonate de utilizator) și care nu pot fi remediate de utilizator.....	55
20. Defecțiuni sistemice și vicii ascunse	55
21. Atribuirea.....	56
22. Recepția la livrare.....	60
23. Modalități de plată	60
24. Riscuri.....	61
25. Anexa 1. Centralizator parametrii tehnici minimali și maximali *.....	62
26. Anexa 2. Proces verbal de recepție cantitativă a autobuzului electric.....	64
27. Anexa 3. Proces verbal de recepție calitativă a autobuzului electric.....	68
28. Anexa 4. Adresa de livrare pentru autobuzele electrice	71
29. Anexa 5. Model de grafic de termene de livrare.....	72

2. Lista de adnotări și prescurtări

ABS	Anti-lock Braking System
ASR	Anti Slide Rotation
AVL	Automatic Vehicle Location
CAN	Controller Area Network
CE-CEE	Comunitatea Economică Europeană
CEE-ONU	Comisia Economică a Organizației Națiunilor Unite pentru Europa
CGMT	Computerul de Gestionare Management de Trafic
CoC	Conformity Certificate / Certificat de Conformitate
DDP	Delivered Duty Paid
DNSH	Do No Signifiant Harm” (principiu)
EBS	Electronic Braking System
EPROM	Erasable Programmable Read Only Memory
FTP	Foil screened Twisted Pairs
GPS	Global Positioning System
GSM	Global System for Mobile Communications
IGBT	Insulated-Gate Bipolar Transistor
IR	Infrared
ITS	Intelligent Transportation Systems
LED	Light-Emitting Diode
OBD	On-Board Diagnostics
PAFS	Poliester Armat cu Fibră de Sticlă
PTM	Public Transport Management
RAR	Registrul Auto Român
SIGDE	Sistemul Informatic de Gestiune și Diagnosticare Electronică
SDV	Scule Dispozitive Verificatoare
UE	Uniunea Europeană
USB	Universal Serial Bus
UTC	Urban Traffic Control
UV	Radiații Ultraviolete
VIN	Vehicle Identification Number
Wi-Fi	Standard de internet Wireless
WLAN	Wireless Local Area Network

3. Generalități

3.1. Obiectul și domeniul de aplicare

Obiectul prezentului Caiet de Sarcini îl reprezintă achiziționarea de autobuze electrice noi (cod CPV 34144910-0-Autobuze electrice), cu acționare complet electrică, destinate transportului public de călători.

Autobuze electrice de cca. 10 m operabile în condiții de deal: 25 de bucăți și stații de încărcare lente și rapide.

Autobuzele electrice care fac obiectul prezentului Caiet de Sarcini urmează a fi achiziționate pentru a deservi transportul public de călători în municipiul Iași.

Municipiul Iași organizează și derulează procedura de atribuire în nume propriu, conform prevederilor legale incidente și documentației de atribuire, contractul de achiziție publică a mijloacelor de transport public - autobuze electrice și echipamente, urmând a fi semnat de către Municipiul Iași cu operatorul economic desemnat câștigător;

Municipiul Iași, în calitate sa de beneficiar:

- încheie contractul de achiziție publică cu ofertantul a cărui ofertă a fost stabilită ca fiind câștigătoare, recepționează mijloacele de transport public și achită contravaloarea acestora.
- derulează contractul de achiziție publică conform prevederilor documentației de atribuire și a clauzelor acestuia.

Beneficiarul se obligă să achite contravaloarea produselor livrate în conformitate cu prevederile contractului de furnizare.

Beneficiarul se obligă să pună la dispoziția furnizorului orice facilități și/sau informații aflate în posesia sa pe care furnizorul le-a cerut în propunerea sa tehnică și pe care le considera necesare pentru îndeplinirea contractului.

Beneficiarul are obligația de a desemna o persoană de contact, care va ține legătura cu reprezentatul din partea furnizorului în vederea derulării în bune condiții a contractului în termen de 5 zile de la semnarea contractului.

Ofertantul este responsabil să se asigure că autobuzele electrice sunt compatibile din toate punctele de vedere pentru operarea rutelor alese de beneficiar, inclusiv privind accesul și retragerea la garaj.

Autobuzele electrice vor fi de tip solo (nearticulate), cu podea coborată, fără trepte pe toată suprafața autobuzului.

Autobuzele electrice vor deține omologări de tip ale întregului vehicul acordate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M 3, Clasa I, în baza Directivei-cadru: 2007/46/CE sau a Regulamentului (CE) 2018/858 sau omologări naționale de tip pentru autovehicule fabricate în serii mici emise de RAR conform Legii nr. 230/2003 pentru aprobarea OG nr. 78/2000 privind omologarea vehiculelor rutiere și eliberarea cărții de identitate a acestora, în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România, Ordinului ministrului lucrărilor publice, transportului și locuințelor nr. 211 din 11 februarie 2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare.

Ofertantul va prezenta la ofertare copia cu semnătură electronică extinsă de pe:

- a) certificatul de omologare națională de tip pentru autovehicule fabricate în serii mici emise de RAR;

sau

- b) certificatul de omologare de tip CE emis de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE, conform Directivei cadru 2007/46/CE de stabilire a unui cadru pentru

omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective sau conform Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE.

În oricare dintre variante, certificatul de tip trebuie să fie valabile la data ofertării.

NOTĂ: Orice referire din caietul de sarcini, la o marcă, denumire, produs sau producător se va înțelege ca fiind însoțită de sintagma “sau echivalent”.

3.2. Conformitatea cu documentele de standardizare

Autobuzele electrice vor fi realizate în conformitate cu Directiva cadru 2007/46/CE de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective sau cu Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE.

Ofertantul se obligă să aplice eventualele modificări necesare ca urmare a modificării legislației în vigoare în România dacă acestea nu au putut fi prevăzute la data semnării contractului pe baza celor convenite de comun acord cu beneficiarul. În situația în care directiva la care se face referire este abrogată sau modificată, se va ține cont de prevederile actului normativ în vigoare la data publicării Caietului de Sarcini.

În documentația de ofertare, fiecare ofertant va prezenta un angajament ferm, prin care se obligă ca, în cazul în care oferta sa va fi declarată câștigătoare, să obțină numărul național de registru de la RAR precum și cărțile de identitate ale vehiculelor, pe cheltuiala și riscul său, fără obligații din partea beneficiarului, în termen de 90 zile de la semnarea contractului.

CertIFICATELE DE CONFORMITATE vor îndeplini prevederile Directivei 2007/46/CE sau ale Regulamentului UE 2018/858, respectiv Ordinului nr. 211/2003-RNTR 2 cu modificările și completările ulterioare.

În cadrul descrierii tehnice, ofertantul va prezenta obligatoriu marca, tipul, varianta și producătorul autobuzelor electrice oferite, și cu titlu informativ, poze/schițe din exterior, interior, bord, motor etc. ale mărcii autobuzelor electrice oferite.

Ofertanții își vor asuma obligațiile prevăzute în PNRR pentru implementarea principiului „**Do No Significant Harm**” (DNSH) („A nu prejudicia în mod semnificativ”), astfel cum este prevăzut la Articolul 17 din Regulamentul (UE) 2020/852 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2020 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile și de modificare a Regulamentului (UE) 2019/2088, pe toată perioada de implementare a proiectului în conformitate cu declarațiile asumate de Municipiul Iași (Anexa 9. Model E1_Lista de verificare DNSH și Anexa 8. Model E_Declarația DNS din Ghidul specific - Condiții de accesare a fondurilor europene aferente Planului național de redresare și reziliență în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, componenta 10 — Fondul local)

4. Condiții tehnice eliminatorii

Autobuzele electrice se vor încadra într-un cumul minim de condiții tehnice, condiții funcționale, dotări și particularități la nivelul parcului auto al utilizatorului, pentru care sunt solicitate cerințele obligatorii din Caietul de Sarcini.

Condițiile tehnice se regăsesc enumerate în Anexa 1, care reprezintă condițiile de dotare minime obligatorii pentru oferta tehnică. Pentru celelalte condiții stipulate în Caietul de Sarcini, beneficiarul poate accepta variante echivalente cu condiția ca acestea să ofere performanțe și caracteristici similare sau superioare celor solicitate.

Ofertanții au obligația ca în cazul în care au neclarități asupra unei cerințe, să ceară clarificări. În caz contrar, se consideră că toate condițiile tehnice prevăzute în Caietul de Sarcini au fost acceptate.

Beneficiarul își rezervă dreptul de a respinge orice ofertă ca neconformă, în cazul în care ofertantul prezintă în propunerea tehnică soluții tehnice, performanțe și funcționalități inferioare celor prevăzute în Caietul de Sarcini sau lipsesc unele dotări cu echipamente, sisteme sau aplicații software etc.

Încărcarea bateriilor autobuzelor electrice se va realiza prin intermediul stațiilor de încărcare rapidă și lentă. Toate autobuzele electrice vor permite atât încărcare lentă, cât și încărcare rapidă. Conform prevederilor prezentului Caiet de Sarcini, ofertantul declarat câștigător va livra împreună cu autobuzele electrice și stațiile de încărcare lentă (un număr de posturi de încărcare lentă egal cu numărul de autobuze livrate, 25), respectiv stațiile de încărcare rapidă, în număr total de 8.

Ofertantul va furniza după semnarea contractului, în termen de 15 zile de la data limită pentru constituirea garanției de bună execuție, toate informațiile tehnice cu privire la soluția tehnică adoptată pentru încărcarea rapidă și lentă a autobuzelor electrice, ținând cont de faptul că autorizațiile și lucrările de construcție sunt în obligația UAT-ului, în calitate de beneficiar.

5. Condiții tehnice

5.1. Cerințe de mediu înconjurător

Autobuzele electrice vor fi destinate exploatării în zone cu climă temperat-continentală de tranziție și vor asigura o funcționare fiabilă în următoarele condiții ambiante:

- Temperatura ambiantă - 25 °C ... + 45 °C;
- Umiditatea relativă maximă 98 % RH la + 25 °C;
- Presiunea atmosferică cuprinsă între 86,6 ... 106,6 kPa;
- Altitudinea de la nivelul mării (0 m) până la maxim 1000 m;
- Agenți exteriori: praf, ploaie, ceață, noroi, zăpadă, chiciură, gheață, apă cu sare, produse petroliere, materiale și soluții antiderapante.

Vor fi respectate condițiile tehnice prevăzute de reglementarea SR EN 60721-2-1:2014, "Clasificarea condițiilor de mediu. Condiții de mediu prezente în natură. Temperatură și umiditate" cu modificările și completările ulterioare. Ofertantul își va asuma răspunderea privind funcționarea autobuzelor electrice în parametrii declarați în condițiile de mediu existente în zona utilizatorului și va completa și semna un angajament în acest sens.

5.2. Condiții mecanice

Autobuzele electrice vor fi fabricate și livrate în conformitate cu normele europene prevăzute pentru îndeplinirea condițiilor mecanice de/și în funcționare:

- Nivel de zgomot exterior: conform normelor europene pentru autobuze CEE-ONU R 51 Prevederi uniforme privind omologarea vehiculelor motorizate care au cel puțin 4 roți în privința emisiilor lor sonore sau Regulamentul UE nr. 540/2014 privind nivelul sonor al autovehiculelor și al amortizoarelor de zgomot de înlocuire.

6. Descrierea generală constructivă a autobuzelor electrice

Autobuzele electrice vor îndeplini condițiile legate de fiabilitate, securitate, confort, protecție ambientală la nivelul normelor europene actuale și vor asigura o fiabilitate ridicată, o mentenanță scăzută și o accesibilitate ușoară la agregate.

Prin asigurarea funcției de autodiagnoză, prin fiabilitatea echipamentelor și prin calitatea materialelor utilizate la fabricarea și echiparea autobuzelor electrice nu va fi necesară revizia zilnică. Vor fi admise verificări zilnice pentru integritatea autobuzelor electrice în ansamblu și verificări ale sistemelor mecanice și electrice ce concură la siguranța circulației. Autobuzele electrice vor fi realizate în conformitate cu legile adoptate cu privire la accesul în autobuzele electrice a persoanelor cu dizabilități, respectiv: Regulamentul 107 CEE ONU. Conform specificațiilor de la punctul 5, Cerințe, subpunctul 5.2. din Regulamentul 107 CEE- ONU, "vehiculele din clasa I trebuie să fie accesibile persoanelor cu mobilitate redusă, inclusiv cel puțin unui utilizator de fotoliu rulant și unui landou sau unui cărucior pentru copii nepliant, în conformitate cu dispozițiile stabilite în anexa 8".

Autobuzele electrice vor avea o capacitate de transport de minim 50 de persoane din care minim 24 de persoane pe scaun, calculată la $0,125 \text{ m}^2/\text{călător}$ în picioare, conform CEE-ONU R 107), plus conducătorul auto.

Caroseria va fi autoportantă de tip cheson și va avea, podea complet coborată, fara trepte pe toata suprafața autobuzului. Caroseria va fi garantată la coroziune minim 8 ani.

Ea va fi prevăzută cu minim 2 uși de acces, situate pe partea dreaptă a autobuzelor electrice, dintre care minim una dublă cu o lățime de minim 1.200 mm. Lățimea ușii (ușilor) simple va fi de minim 650 mm. Ușa din față va fi folosită atât de călători, cât și de conducătorul auto, putând fi acționată în mod independent față de restul ușilor pentru călători. Se acceptă orice variantă superioară.

Caroseria va fi garantată împotriva fisurării, deformării, ruperii minim 10 ani, însă durata de viață a caroseriei va fi de minim 15 ani.

Toate inscripționările din interiorul și exteriorul autobuzelor electrice vor fi în limba română conform Regulamentului R 107 CEE-ONU.

Vopsirea exterioară și toate inscripționările vor fi realizate conform Regulamentului R 107 CEE-ONU (presiune în pneuri, ieșiri de siguranță, locuri cu destinație pentru persoanele cu mobilitate redusă, cărucioare rulante etc.). Elementele specifice de design privind vopsirea exterioară a caroseriei se vor stabili de comun acord cu beneficiarul.

Amplasamentul ușilor, configurația compartimentului pentru călători și a rampei de urcare a persoanelor care se deplasează cu cărucior rulant, vor asigura o bună circulație a călătorilor și o încărcare proporțională a punților.

Postul de conducere va fi executat cu cabină separată total sau parțial de compartimentul călătorilor. Postul de conducere va fi prevăzut cu instalații care să asigure microclimatul corespunzător și va fi realizat ca un sistem ergonomic cu respectarea normelor privind sănătatea și igiena muncii.

Direcția va fi de tip servo-asistată cu volanul pe partea stângă.

Suspensia va fi integral pneumatică, gestionată electronic, cu posibilitatea ajustării gârzii la sol pe o singură parte pentru accesul persoanelor care se deplasează cu căruciorul rulant (funcția de îngenunchiere-kneeling), cât și integral în situațiile de drum cu denivelări cu limitarea vitezei de

deplasare.

Autobuzele electrice vor fi echipate cu sistem de recuperare a energiei de frânare, diagnoză, control și parametrizare prin rețeaua CAN (Controller Area Network).

Vor fi folosite numai punți utilizate la autobuzele cu podea coborâtă.

7. Documentație

Propunerea tehnică va fi prezentată în limba română sau altă limbă cu traducere autorizată în limba română.

Propunerea tehnică constand în formularul de propunere tehnică ce va fi completat punctual conform cerințelor caietului de sarcini, va fi însoțită de cel puțin următoarele documente:

- Copie cu semnătură electronică extinsă de pe:
 - certificatul de omologare națională de tip pentru autovehicule fabricate în serii mici emis de RAR;

sau

- certificatul de omologare de tip CE emis de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE, conform Directivei cadru 2007/46/CE de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective sau conform Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE.
- Desene cu vederea în plan (frontal, spate, lateral, de sus, interior) a autobuzelor electrice, cu indicarea cotelor principale și a gărzii la sol;
- Desenele organizării interioare, care vor indica dispunerea scaunelor, a ușilor, a butoanelor pentru solicitarea opririi, a geamurilor, a ieșirilor de siguranță și a poziționării rampei pentru accesul nelimitat al persoanelor care se deplasează cu căruciorul rulant etc.;
- Copie semnată cu semnătură electronică extinsă a certificatului de conformitate pentru tipul de autobuze electrice oferite;
- Angajamentul ferm al ofertantului, prin care se obligă ca, în cazul în care oferta sa va fi declarată câștigătoare, va prezenta toate documentele necesare pentru obținerea numărului național de registru, a cărții de identitate a autovehiculului, pe cheltuiala și riscul său, într-un termen de maxim 90 de zile de la semnarea contractului, fără obligații din partea beneficiarului;
- Declarația angajament pe proprie răspundere din partea ofertantului referitoare la viciile ascunse;
- Angajamentul ferm al ofertantului că dispune de personalul și dotarea tehnică necesară asigurării asistenței tehnice în garanție și service-ului în perioada de garanție a autobuzelor electrice. Ofertantul va prezenta un document valabil în care va fi specificat atelierul de service autorizat, aflat pe raza zonei utilizatorului, responsabil cu efectuarea întreținerii și reparațiilor, astfel încât să se asigure toate condițiile necesare unei bune desfășurări a activităților de service pe toată durata perioadei de garanție;
- Modelul de contract semnat de ofertant;
- Angajamentul ferm al ofertantului că va autoriza atelierul de service al utilizatorului pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor la autobuzele electrice oferite;
- Declarația pe proprie răspundere a ofertantului că va asigura consumabilele inclusiv anvelopele pe toată durata perioadei de garanție.
- Toate consumabilele necesare activității de întreținere și mentenanță zilnică sunt în sarcina ofertantului și vor fi livrate eşalonat pe cheltuiala acestuia (completări ulei, antigel, becuri, curele, care au o durată de viață sub termenul de garanție al autobuzului electric, respectiv 500.000 km sau 5 ani). Declarația va fi însoțită de lista echipamentelor care se constituie în echipamente consumabile, care fac parte din stocul minim asigurat și care sunt necesare

activitatii zilnice de intretinere si mentenanta in autobaza destinata autobuzelor electrice.

- Declarația angajament pe propria răspundere a ofertantului, că va face pe costurile sale și cu personalul asigurat de el instruirea personalului pentru exploatarea, întreținerea și repararea autobuzelor electrice și a stațiilor de încărcare lentă / rapidă;
- Declarație pe proprie răspundere a ofertantului că va asigura, atât pe durata de fabricație, cât și după scoaterea din programul de fabricație, pentru perioada cel puțin egală cu durata medie de utilizare, calculată de la data vânzării ultimelor produse, direct sau prin terți abilitați, piesele de schimb aferente și service-ul necesar, conform prevederilor OG nr. 21/1992, privind protecția consumatorilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare.
- Opisul documentelor ofertei.

8. Condiții tehnice de calitate

8.1. Specificații constructive

Lotul de autobuze electrice ce fac obiectul prezentului Caiet de Sarcini va prezenta o soluție unitară pentru întregul lot de autobuze electrice. Toate subansamblele și piesele componente vor fi de serie, interschimbabile la întregul lot livrat.

Originea și producătorul subansamblelor, agregatelor și echipamentelor din dotarea autobuzelor electrice se vor păstra pentru întregul lot de autobuze livrat. În cazuri excepționale, schimbarea producătorului se va face numai cu acordul scris al beneficiarului. Subansamblele importante (puntea motoare, puntea față, compresorul, caseta de direcție, pompa de servodirecție, electromotorul, alternatorul/alternatoarele, bateriile electrice, caroseria, echipamentele de încălzire, climatizare) vor fi garantate de ofertantul autobuzelor electrice prin certificate de garanție însoțite de certificate de conformitate.

Toate subansamblele și componentele care echipează autobuzele electrice vor avea o funcționare normală, fără a-și modifica performanțele în condițiile de mediu specifice în care vor funcționa autobuzele electrice.

8.2. Materiale

Materialele utilizate vor fi realizate din componente care nu sunt interzise prin reglementările în vigoare ale Regulamentului 118 CEE-ONU în ceea ce privește comportarea la flacără și foc, cu degajare redusă de fum, gaze toxice și/sau corozive.

Materialele utilizate pentru amenajarea interiorului și platformei vor fi ușor lavabile, rezistente la soluțiile utilizate pentru spălare și curățare, inclusiv la diluanți și dizolvanți pentru curățarea petelor, folosite în mod uzual în domeniul transportului public.

Materialele vor fi rezistente antivandalism, antigrffiti și, în caz de deteriorare, nu vor produce așchii și/sau muchii tăioase care să afecteze integritatea și sănătatea călătorilor. Componentele din cauciuc vor fi rezistente la condițiile de lucru, respectiv la agenții climatici și la produse petroliere, la variațiile de temperatură și presiune, lumină solară și ultraviolete și vor avea o durată minimă de viață estimată la 8 ani.

8.3. Dimensiuni generale constructive ale autobuzelor electrice

Caracteristicile dimensionale ale autobuzelor electrice vor fi următoarele:

- Dimensiuni exterioare:

- Lungime totală: minim 9.000 mm, respectiv maxim 11.000.
 - Înălțime totală: maxim 3.500 mm;
 - Lățime totală: maxim 2.550 mm (fără oglinzi exterioare);
 - Înălțimea podelei de la nivelul drumului va respecta prevederile CEE-ONU R 107, inclusiv cele referitoare la accesul nelimitat al persoanelor cu mobilitate redusă.
- Dimensiuni interioare:
 - Înălțimea interioară a compartimentului pentru călători: minim 2.100 mm;
 - Lățimea ușilor: ușă simplă, minim 650 mm; ușă dublă, minim 1.200 mm (conform prevederilor Anexei 7, Punctul 1.1 din Regulamentul CEE-ONU 107/2015);
 - Pasul scaunelor: minim 650 mm;
 - Panta interioară a podelei va respecta prevederile CEE-ONU R 107.

8.4. Caracteristici funcționale ale autobuzelor electrice (manevrabilitate)

Manevrabilitatea va trebui să respecte prevederile Regulamentului CEE ONU 107 și va fi susținută prin documentația depusă la ofertă.

8.5. Caracteristici masice ale autobuzelor electrice

Ofertantul va prezenta informații privind caracteristicile de masă și repartitia pe toate punțile autobuzelor electrice, astfel:

- Masa utilă (kg);
- Masa proprie a autobuzelor electrice, conform Regulamentului CE nr. 661/2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate, Regulamentului CEE-ONU R107 sau Regulamentului UE 1230/2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru masele și dimensiunile autovehiculelor și ale remorcilor acestora și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (kg);
- Masa totală (maximă autorizată) a autobuzelor electrice (kg). Se va specifica obligatoriu repartitia sarcinilor pe punți;
- Capacitate transport călători: minim 50 de persoane, din care minim 24 de persoane plus conducatorul auto pe scaune, calculată la 0,125 m²/călător în picioare, conform Directivei 2007/46/CE, respectiv CEE-ONU R 107);
- Raportul masa utilă/masa totală (maxim autorizată).

8.6. Specificații funcționale ale autobuzelor electrice (performanțe dinamice)

Performanțele dinamice ale autobuzelor electrice vor fi următoarele:

- Viteza maximă (cu dispozitiv limitator de viteză reglabil) limitată la 70 km/h Regulamentul CEE-ONU nr. 89 Reglementări uniforme pentru omologarea: I. Vehiculelor cu privire la limitarea vitezei maxime sau la funcția reglabilă de limitare a vitezei, II. Vehiculelor cu privire la instalarea unui limitator de viteză (LV) sau a unui limitator reglabil de viteză (LRV) de tip omologat, III. Limitatoarelor de viteză (LV) și a limitatoarelor reglabile de viteză (LRV), HG nr. 899/2003 privind stabilirea condițiilor referitoare la aprobarea de model pentru aparatul de control în transporturile rutiere, la omologarea de tip a limitatoarelor de viteză, precum și a condițiilor de montare, reparare, reglare și verificare a aparatelor de

control în transporturile rutiere și a limitatoarelor de viteză, cu modificările și completările ulterioare;

- Cerințele sistemului de frânare trebuie să fie conforme cu Regulamentul 13 CEE-ONU Cerințe uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M, N și O în ceea ce privește frânarea [2016/194].

8.7. Specificații operaționale ale autobuzelor electrice

Specificațiile operaționale ale autobuzelor electrice vor fi următoarele:

- Durata de funcționare de minim 15 ani;
- Durata de utilizare fără reparație generală de minim 8 ani;
- Durata de utilizare a bateriilor electrice de minim 5 ani. Dacă după o lună de zile de încărcare la capacitatea maximă a bateriilor, în condiții de exploatare normală a autobuzelor electrice, capacitatea de încărcare a bateriilor scade sub valoarea de 80 %, valoare rezultată din analiza datelor comunicate prin sistemul de monitorizare a energiei înmagazinate în baterii, ofertantul declarat câștigător va avea obligația de a înlocui bateriile respective în perioada de garanție în termen de maximum 30 de zile.
- Ofertantul va preciza valorile următorilor indicatori de fiabilitate:
- Timpul total de imobilizare pentru toate reviziile planificate la un interval de 100.000 km-ore (suma timpilor tuturor reviziilor tehnice planificate la un interval de 100.000 km- ore);
- Manopera totală aferentă executării tuturor reviziilor tehnice planificate la intervalul de 100.000 km în ore.
- Consumabilele aferente și alte repere ce sunt specificate în planul de revizii tehnice planificate (euro), care reprezintă valoarea în euro a tuturor consumabilelor necesare efectuării tuturor reviziilor tehnice planificate la un interval de 100.000 km.

Ofertantul va furniza aceste date împreună cu planul de revizii tehnice planificate.

8.8. Condițiile privind protecția anticorozivă

Ofertantul va descrie detaliat sistemul de protecție anticorozivă aplicat pentru a realiza durata de viață a caroseriei de minim 15 ani. În cazul utilizării de profil închis, se va detalia protecția la interior a acestuia. Sistemul de vopsire și protecție anticorozivă va permite spălarea cu sistem de perii rotative, cu jet de apă și substanțe de curățare, fiind rezistent la radiațiile solare, UV, la agenții poluanți și condițiile de mediu.

Sistemul de acoperire va permite aplicarea de reclame pe folie autoadezivă fără a deteriora vopseaua la înlocuirea repetată a acestora. Ofertantul va stabili condițiile tehnice și metodologia privind aplicarea și neutralizarea reclamelor pe folii autoadezive. Ofertantul nu va putea scoate din garanție autobuzele electrice, ca urmare a utilizării repetate a reclamelor pe folie autoadezivă.

Ofertantul va atașa la ofertă o tehnologie de refacere a protecției anticorozive și a vopsirii în cazul producerii unor accidente de circulație cu precizarea atât a materialelor ce vor fi folosite cât și a specificațiilor tehnice a acestora.

Protecția anticorozivă la partea inferioară a caroseriei și a șasiului va asigura rezistența la lovire cu pietre, nisip, gheață, material antiderapante, etc. Ofertantul va descrie procedeul specific și fișa tehnică a materialelor folosite. Materialele utilizate la vopsire vor respecta obligatoriu Directiva 2004/42/CE privind limitarea emisiilor de compuși organici volatili datorate utilizării solvenților organici, cu modificările și completările ulterioare.

Acoperirile, atât cele de protecție anticorozivă (număr straturi, grosime strat, etc.) cât și cele decorative, vor fi specificate în documentația constructivă și tehnologică a autobuzelor electrice.

Acestea vor asigura o garanție de minim 8 ani pentru caroserie în ansamblu, fără operații de întreținere.

9. Caracteristici tehnice generale ale agregatelor, subsansamblelor și componentelor

9.1. Unitatea electrică de tracțiune

Soluția constructivă a unității electrice de tracțiune a autobuzelor electrice poate fi din punct de vedere constructiv:

- Cu motoare electrice de tracțiune înglobate în roțile de pe puntea din spate tip „hub”.

Motoarele electrice tip hub vor asigura condițiile prevăzute în cele ce urmează:

- Motoarele tip hub vor fi motoare electrice asincrone trifazate cu randament ridicat, alimentate de la un inverter. Hub-urile vor avea o construcție simplă, robustă și ușor de întreținut și cu o durată de funcționare de minim 500.000 km fără intervenții de întreținere și reparații;
- Motoarele tip hub vor avea un circuit de răcire cu aer sau apă, realizat astfel încât apa care poate pătrunde accidental să nu intre în contact cu bobinajele.
- Pentru motoarele răcite cu apă/antigel, ofertanții au obligația includerii în ofertă, a documentațiilor tehnice aferente (construcție, mentenanță, remediere defecte etc.), asigurarea consumabilelor pe durata de funcționare (500.000 km) și a serviciilor de training asociate.
- Transmisia mișcării la roți se va realiza prin reductor mecanic diferențial. Se admite și motor cu magneți permanenți, cu o garanție din partea producătorului că magneții nu se demagnetizează și motorul nu își pierde caracteristicile pe toată durata de utilizare a autobuzelor electrice (minim 15 ani). Motoarele tip hub vor funcționa și ca generator electric, în regimul de frânare electrică, situație în care acestea vor recupera până la minim 80 % din energia de frânare. Frânarea electrică recuperativă de energie va genera energie electrică pe perioadele de frânare, sau de coborâre a unor pante, energie care va fi utilizată local pentru alimentarea unor sisteme electrice auxiliare, sau va fi înmagazinată în baterii în cazul în care energia recuperată depășește nivelul consumului instantaneu;
- Hub-urile vor fi fără perii, realizate cu lagăre izolate electric, fără întreținere și echipate cu senzori pentru sesizarea depășirii temperaturii normale de funcționare, montați în stator;
- hub-urile vor avea un circuit de răcire realizat astfel încât apa care ar putea pătrunde accidental să nu intre în contact cu bobinajele.

Gradul de protecție al motoarelor va fi minim IP 65. Bobinajul va fi realizat în clasa H180 Motoarele tip Hub vor fi echipate cu:

- Rulmenți capsulați (fără întreținere);
- Traductor de turație încorporat;
- Senzori de temperatură încorporați.

Incinta motorului va permite răcirea corespunzătoare a acestuia și va asigura protecția motorului (în special zona lagărelor) împotriva pătrunderii agenților poluanți (apă, noroi, zăpadă etc.).

Compartimentul de amplasare a motorului va asigura spații suficiente pentru accesul ușor și demontarea facilă a motorului și a agregatelor anexe ale acestuia.

Soluția constructivă cu motoare hub va asigura protecția acestora împotriva pătrunderii agenților poluanți (apă, noroi, zăpadă, etc.), în condițiile de mediu de exploatare specifice utilizatorului.

Ciclul de întreținere și revizie va avea obligatoriu intervale mai mari de 5 ani pentru revizia generală

a unității electrice de tracțiune.

Principalele caracteristici ale unității electrice de tracțiune se vor încadra obligatoriu în limitele:

- Puterea nominală totală a unității electrice de tracțiune va fi de minim 250 kW;
- Cuplu motor maxim se va obține la turații reduse.

Ofertantul va prezenta principalii indici de performanță ai unității electrice de tracțiune:

- Puterea maximă (kW), turația de putere maximă (rot/min), măsurate conform Regulamentului CEE-ONU nr. 85/2014 Dispoziții uniforme referitoare la omologarea motoarelor cu ardere internă sau a sistemelor electrice de transmisie destinate autovehiculelor din categoriile M și N în ceea ce privește măsurarea puterii nete și a puterii maxime timp de 30 de minute a sistemelor electrice de transmisie și Regulamentului nr. CE 692/2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor;
- Cuplu motor maxim (Nm), turația minimă de cuplu maxim (rot/min).

Comanda și controlul funcționării unității electrice de tracțiune se va realiza de către unitatea electronică de comandă a acționării. Aceasta va fi integrată în sistemul de gestiune electronică al autobuzelor electrice. Unitatea electronică va furniza informații privind valorile parametrilor de funcționare a unității electrice de tracțiune. Sistemul de comandă și control va oferi informații conducătorului auto, intervenind automat în timp real în cazurile de avarii cu consecințe grave (supraîncălzire). Unitatea electrică de tracțiune va funcționa cu un nivel de zgomot cât mai redus și va fi un produs de serie omologat, certificat CE sau certificat de către laboratoarele autorizate de organisme acreditate de certificare (Regulamentul CEE-ONU 100 - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește cerințele specifice pentru sistemele de propulsie electrică, Directiva 2007/46/CE, cu modificările și completările ulterioare).

Durata de viață a unității electrice de tracțiune va fi de minim 15 ani. Durata de bună funcționare fără reparație generală va fi de minim 500.000 km.

9.1.1. Echipamentul de tracțiune

Echipamentul de tracțiune va asigura controlul tracțiunii prin reglarea continuă a alimentării unității electrice de tracțiune, realizând următoarele funcții:

- Demaraj și frânare lină fără șocuri în funcționare;
- Frânare electrică recuperativă și înmagazinarea la bord a energiei recuperate. Se solicită recuperarea energiei de frânare în proporție de minim 80%.

Echipamentul de tracțiune va fi realizat utilizând tehnologia IGBT (Insulated-Gate Bipolar Transistor) și va fi comandat de unitatea de comandă și control cu microprocesor.

Componentele de forță IGBT vor fi montate izolat pe radiatoare, iar răcirea acestora se va face prin ventilație forțată cu ventilatoare fără perii și fără întreținere. Tunelul de răcire va fi complet separat de componentele alimentate cu tensiune, fără ca vaporii de apă din aerul folosit la răcire să poată produce deteriorarea echipamentului.

Carcasele echipamentelor amplasate pe acoperiș vor avea gradul de protecție de minim IP 65 sau echipamentele amplasate pe acoperiș vor fi adecvate utilizării în spații deschise.

Sistemul de tracțiune va putea fi reglat pentru schimbarea parametrilor privind performanțele autobuzelor electrice în vederea optimizării consumului de energie electrică.

Instalația electrică va conține obligatoriu, pe lângă echipamentele de tracțiune și frânare, următoarele:

- Întrerupător automat de protecție;

- Filtru de paraziti radio (conform Regulamentului CEE-ONU 10 - Dispozitii uniforme privind omologarea vehiculelor in ceea ce priveste compatibilitatea electromagnetica);
- Sesizarea tensiunilor periculoase in momentul incarcarii autobuzului va fi facuta automat de statia de incarcare;
- Sistem de racire.

Pentru aceste componente se impun urmatoarele conditii:

- toate echipamentele electrice din dotarea autobuzelor electrice vor respecta conditiile tehnice mentionate in Caietul de Sarcini si vor avea un grad de fiabilitate ridicat;
- amplasarea lor pe autovehicul va asigura un acces usor pentru lucrarile de intretinere;
- toate componentele vor fi de serie, usor de achizitionat de pe piata internă sau internatională;
- vor respecta conditiile de compatibilitate electromagnetica (Regulamentul CEE-ONU R 10, cu modificarile si completarile ulterioare) si nu vor produce perturbatii.

Elementele echipamentului electric vor fi inscriptiionate cu simbolul respectiv din schemele electrice, iar cutiile vor fi inscriptiionate conform reglementarilor privind electrosecuritatea. Cablajul va fi inscriptiionat obligatoriu la fiecare loc de conexiune cu eticheta continand numarul circuitului, respectiv locul de plecare si de destinatie al cablului. Inscriptiionările vor fi usor lizibile, realizate intr-o varianta industrială, rezistente in timp si vor permite identificarea circuitelor electrice si a componentelor conform schemelor electrice si de cablare.

Cablurile de forta vor fi de tipul flexibil, cu izolatie si manta de protectie si vor fi dimensionate sa reziste la o tensiune de 1000 Vcc.

Contactele auxiliare, releele de comanda si microintrerupatoarele vor fi de tipul capsulat, protejate corespunzator impotriva prafului. Pentru circuitele de comanda, contactele auxiliare vor fi cu grad inalt de fiabilitate (minim 10^6 actiunari). Componentele de forta vor fi de clasa specială, de serie mare. Nu se vor accepta componente dedicate. Se vor livra aplicatiile software de operare, respectiv de diagnoza. Durata de viata minima va fi de 15 ani.

9.1.2. Bateriile electrice

Bateriile electrice vor avea capacitatea de minim 160 kWh si vor asigura autonomia cerută pentru autobuzele electrice conform specificatiilor din capitolul 5 cu privire la cerintele de mediu inconjurator.

Bateriile vor fi cu tehnologie Lithium, sau echivalent, cu o densitate mare a energiei inmagazinate, respectiv cu un volum si o masa optimizata, de maxim 2100 kg, pentru realizarea autonomiei solicitate, cu o siguranta maxima in exploatare in conditiile climatice in care vor functiona.

Timpul de utilizare va fi de minim 5 ani in care acestea isi vor pastra o capacitate de inmagazinare a energiei de minim 80% din capacitatea initială. Dacă după o luna de zile de incarcare la capacitatea maxima a bateriilor, in conditii de exploatare normală a autobuzelor electrice, capacitatea de incarcare a bateriilor scade sub valoarea de 80%, valoare rezultata din analiza datelor comunicate prin sistemul de monitorizare a energiei inmagazinate in baterii, acestea vor fi clasificate ca neconforme, iar ofertantul declarat castigator va avea obligatia de a inlocui bateriile respective in perioada de garantie. Se admite si solutia cu o parte de baterii detaşabile (uşor de montat si demontat) necesare sau nu a fi atasate, in functie de nevoile de climatizare.

Bateriile electrice vor permite o incarcare rapida (2 ... 20 minute) si o incarcare lenta (maxim 8 ore) fara sa isi piarda calitatile functionale. In acest sens, durata de incarcare rapida indicata orientativ (2...20 minute) vizeaza infuzarea unei energii de „top up” aferenta celei cheltuite pe parcursul a minim 3 curse pe ruta in municipiul Iasi si nu se intentioneaza incarcarea completa a bateriei in sistemul de incarcare rapida.

Tipul, numărul și caracteristicile tehnice (raportul energie/masă etc.) ale bateriilor electrice va fi ales de către producătorul autobuzelor electrice, astfel încât să asigure funcționarea sigură a acestora, respectiv o autonomie de transport de minim 100 km în cele mai defavorabile condiții (încărcare maximă, temperatură din intervalul de operare la care consumul de energie electrică pentru climatizare este maxim).

Ofertantul va prezenta la ofertare un buletin de măsurători din care să reiasă consumul specific pentru ciclul de deplasare SORT2 (“Standardised On-Road Test cycles” - ciclul 2, mixed/easy urban) emis de un laborator acreditat conform documentului UITP ”E- Sort Electric Addendum” (a se vedea <http://www.uitp.org/news/E-SORT-addendum>)

Nivelul minim acceptat de încărcare a bateriilor va fi afișat la bordul autobuzelor electrice și memorat, cu posibilitatea descărcării online în calculatoarele aflate la platformele de parcare, respectiv la autobaza autobuze, după care va fi prelucrat de modulul statistic și specificat în rapoartele pe criterii emise de acesta.

Suportul și carcasele bateriilor electrice vor fi realizate din materiale ignifuge, neinflamabile și/sau cu autostingere. Imediat după borna pozitivă a bateriilor electrice va fi instalat un întrerupător general de electricitate.

9.2. Autonomia autobuzelor electrice

Autonomia autobuzelor electrice va fi de minim 200 km în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și cu încărcare peste medie de persoane.

La bordul autobuzelor electrice, afișajul care indică autonomia acestora în funcție de energia rămasă în baterii va fi exprimat în kilometri.

În locul bateriei suplimentare, se poate accepta furnizarea unei soluții de tip „baterie de rezervă virtuală” sau a oricărei soluții tehnice superioare în condițiile demonstrării asigurării aceleiași funcționalități ca cea indicată în Caietul de Sarcini, și păstrării limitării globale de masă maximă a ambelor baterii de maxim 2.100 kg.

9.3. Încărcarea bateriilor electrice. Stațiile de încărcare

Datorită condițiilor specifice ale transportului public, autobuzele electrice vor permite conectarea la două sisteme de încărcare a bateriilor, care vor funcționa cu același randament în conformitate cu condițiile climaterice indicate la capitolul 5.1:

- Încărcare lentă în care bateriile se vor încărca la 100 % din capacitate;
- Încărcare rapidă 2 ... 20 minute.

9.3.1. Stații de încărcare lentă

Ofertantul declarat câștigător va livra împreună cu autobuzele electrice, și va sprijini utilizatorul cu instalarea și punerea în funcțiune a stațiilor de încărcare lentă care vor asigura un număr de posturi de încărcare lentă egal cu numărul de autobuze livrate, respectiv 25 de stații. Eventualele lucrări de construcție aferente instalării (săpături, fundație, postament de beton) vor fi realizate de utilizator/părți terțe în afara contractului ce face obiectul prezentului Caiet de sarcini.

Stațiile de încărcare lentă vor fi astfel concepute pentru a se asigura simultan tuturor autobuzelor cel puțin 40 kW per autobuz.

Încărcarea lentă va fi realizată pe timpul nopții prin cuplarea autobuzului electric la rețeaua trifazată

de joasă tensiune (400 Vca).

În funcție de capacitatea totală de stocare a bateriilor, acestea vor fi încărcate la capacitatea maximă într-un interval de până la 8 ore. Conectarea autobuzului la stația de încărcare va fi realizată prin intermediul unui conector standardizat care va fi livrat de către ofertantul declarat câștigător. Stația de încărcare va fi dotată cu o interfață de încărcare de tip CCS (Combo 2, Type 2/Mode 4) conform IEC 62196-3. După conectarea autobuzului electric la stația de încărcare va fi necesar parcurgerea unui protocol de autentificare pe șofer/autobuz care după validare, pe baza unui card individual va iniția transferul de energie electrică. Sistemul de încărcare lentă (minim 40 kW pentru fiecare autobuz electric livrat) va aduce bateriile la nivelul optim de încărcare (100 %) pe timpul nopții printr-o încărcare convențională, direct de la rețeaua trifazată de joasă tensiune (400 Vca), într-un interval de timp de 4 ... 8 ore și va avea următoarele caracteristici generale:

- Va asigura încărcarea autobuzelor electrice 24 ore/zi, 7 zile/săptămână;
- Va fi amplasată și va opera pe un teren deschis (neacoperit);
- Va fi dotată cu un buton de avarie/oprire, care va oferi posibilitatea decuplării alimentării;
- Domeniul temperaturilor exterioare de operare va fi de la - 25 °C la + 45 °C;
- Va asigura clasa de protecție minim IP 44 pentru echipamente electroenergetice;
- Tensiunea de alimentare a sistemului de încărcare va fi de 3 x 400 Vca +/- 10 %, 50 Hz;
- Puterea efectivă la ieșirea din sistemul de încărcare va fi de minim 40 kW/autobuz; de asemenea, vor fi permise orice soluții care respectă condiția ca stațiile de încărcare lentă să asigure simultan tuturor autobuzelor minim 40 kW/autobuz, inclusiv o stație cu mai multe posturi de încărcare;
- Va fi dotată cu un display LED care va oferi informații cel puțin cu privire la procesul de încărcare, la capacitatea de energie stocată în baterii și cu privire la eventualele erori intervenite;
- Sistemul de încărcare va monitoriza energia utilizată pentru încărcarea bateriei;
- Eficiența energetică va fi de minim 95%;
- Factor de putere va fi mai mare sau egal cu 0,98;

Se va ține cont de faptul că autobuzele electrice vor fi garate în aer liber (temperatură între - 25 și +45 grade C).

9.3.2. Stații de încărcare rapidă

Ofertantul declarat câștigător va livra împreună cu autobuzele electrice un număr de 8 stații de încărcare rapidă, și va sprijini utilizatorul cu instalarea și punerea în funcțiune a acestora. Eventualele lucrări de construcție aferente instalării (săpături, fundație, postament de beton) vor fi realizate de utilizator/părți terțe în afara contractului ce face obiectul prezentului Caiet de sarcini.

Încărcarea rapidă a autobuzelor electrice se va realiza cel puțin prin soluție cablu-priză, cu condiția ca aceasta să fie asigurată împotriva vandalismului (de exemplu, stația și cablul de alimentare sunt închise într-o cutie protejată împotriva vandalismului, la care doar operatorul are acces cu o cheie specială sau pe baza unui cod).

Sistemul de încărcare rapidă, de cel puțin 90 kW, va introduce în baterii o cantitate mare de energie într-un interval scurt de timp (5... 20 minute) prin conectarea autobuzului electric cu ajutorul interfeței de încărcare la o stație de încărcare rapidă care va avea următoarele caracteristici generale:

- Va asigura încărcarea autobuzelor electrice 24 ore/zi, 7 zile/săptămână;
- Va fi amplasată și va opera pe un teren deschis (neacoperit);
- Va fi protejată împotriva eventualelor acte de vandalism/utilizării neautorizate;
- Domeniul temperaturilor exterioare de operare va fi de la - 25 °C la + 45 °C;
- Va asigura clasa de protecție de minim IP 44 pentru echipamente electroenergetice;
- Tensiunea de alimentare a sistemului de încărcare va fi de 3 x 400 Vca (+/-) 10 %, 50 Hz;

- Puterea efectivă la ieșirea din sistemul de încărcare va fi de minim 90 kW /autobuz;
- Sistemul de încărcare va monitoriza energia utilizată pentru încărcarea bateriei;
- Conectarea autobuzului la stația de încărcare rapidă va fi realizată prin intermediul unui conector standardizat care va fi livrat de către ofertantul declarat câștigător. Stația de încărcare rapidă va fi dotată cu o interfață de încărcare de tip CCS (Combo 2, Type 2/Mode 4) conform IEC 62196-3. După conectarea autobuzului electric la stația de încărcare rapidă va fi necesar parcurgerea unui protocol de autentificare pe șofer/autobuz care după validare, pe baza unui card individual, va iniția transferul de energie electrică

- Eficiență energetică va fi de minim 95 %;
- Coeficient de putere va fi mai mare sau egal cu 0,98;

Autobuzele electrice vor fi echipate cu echipamentul electronic adecvat pentru fiecare tip de sistem de încărcare, care va controla complet procesul de încărcare și va regla următorii parametri:

- Tensiunea necesară pentru încărcare;
- Limitarea de curent (reglabilă) sau de tensiune, după caz;
- Protecțiile necesare pentru siguranța bateriilor și a stațiilor de încărcare etc.

Este acceptată varianta superioară de încărcare prin intermediul unui pantograf cu construcție specială montat pe acoperișul autobuzelor sau echivalent (spre exemplu: pantograf direct sau invers).

Ansamblul de captare a curentului (pantograful) trebuie să fie dotat cu sistem electric de acționare (ridicare, respectiv coborâre). Pantograful, pe lângă sistemul de acționare electrică (obligatorie) va avea și un sistem de acționare manuală în caz de necesitate. Colectarea curentului electric va fi asigurată datorită forței de apăsare pe suprafața de contact, prereglată, dezvoltată de resorturile mecanice ale ansamblului de captare.

Încărcarea rapidă trebuie realizată în așa fel încât procesul de cuplare/decuplare la stația de încărcare rapidă să se desfășoare automat, acest proces trebuind a fi realizat de șofer fără ca acesta să părăsească postul de conducere din autobuzul electric.

9.4. Modulul electronic de comandă

Unitatea de comandă și control va fi interconectată cu computerul de bord și va asigura următoarele funcții:

- Logica și comanda generală de funcționare a echipamentului de tracțiune și frânare electrică cu înregistrarea numărului de acționări/deconectări ale instalației de tracțiune, respectiv de frânare;
- Logica generală și interblocările pentru funcționarea în siguranță a autobuzelor electrice;
- Supravegherea bunei funcționări a altor echipamente și semnalarea disfuncționalităților (exemplu compresor, aroterme etc.);
- Controlul patinării la demararea autobuzelor electrice;
- Diagnoza echipamentului de tracțiune și frânare electrică;
- Protecția la supratensiune, supracurent și scurtcircuit precum și posibilitatea funcționării normale cu polaritate inversă la firele de contact;
- Interconectarea cu instalația de supraveghere a tensiunii periculoase la caroserie și comanda decuplării întrerupătorului general în caz de avarie;
- Acționarea în caz de avarie a întrerupătorului general;
- Memorie nevolatilă a evenimentelor și a erorilor în funcționare, care va asigura înregistrarea evenimentelor pe ultimii 1000 km de funcționare a autobuzelor electrice, înregistrarea datelor privind spațiu, timp, viteză, parcursul (km) și posibilități de descărcare facilă a datelor la platformele de parcare sau în autobază;
- Asigurarea priorității frânei față de mers.

Sistemul de tracțiune-frânare va fi prevăzut cu instalație de măsurare și înregistrare a consumului de

energie electrică, cu indicarea energiei recuperate, a stării de încărcare a bateriilor electrice și înregistrarea datelor pe memorii nevolatile pentru determinarea activității fiecărui conducător auto. Informațiile privind consumul de energie, respectiv starea de încărcare a bateriilor electrice vor putea fi vizualizate, în timp real, pe computerul de bord. Datele referitoare la consum vor fi descărcate în autobază sau platformele de parcare și vor putea fi extrase rapoarte în funcție de conducător auto, respectiv de autovehicul.

Se vor livra aplicațiile software de operare ale echipamentului de tracțiune și aplicațiile software de diagnoză. Durata de viață va fi de minim 15 ani.

9.5. Pedalierele cu traductoare de poziție (controlere)

Comanda sistemului de frânare și comanda pentru accelerație vor fi realizate cu pedale cuplate cu traductoare de poziție de înaltă fiabilitate și siguranță în funcționare. Resorturile mecanice vor permite acționarea cu o forță controlată, reglabilă și nu va avea ca efect oboseala picioarelor conducătorului auto. Ruperea accidentală a arcului de rapel al pedalei trebuie să nu permită pornirea necontrolată a autobuzelor electrice.

Sistemul mecanic de articulare a pedalei de frână se va realiza redundant, astfel încât, în caz de defectare a unei părți a mecanismului respectiv, pedala nu va acționa necontrolat (autobuzele electrice nu vor rămâne fără frână mecanică). Funcționarea pedalierele va fi monitorizată de computerul de bord.

9.6. Multiplicator/demultiplicator de turație/cuplu

Multiplicatorul/demultiplicatorul de turație/cuplu va avea o durată de bună funcționare fără reparație generală pentru un parcurs de minim 500.000 km. Soluția constructivă va permite diagnoza, controlul și refacerea parametrilor prin rețeaua CAN (se preferă integrarea pentru diagnoză cu sistemul de gestionare electronică al autobuzelor electrice).

Ofertantul va prezenta în oferta tehnică tipul soluției adoptate, cu prezentarea în detaliu a caracteristicilor acesteia. Ofertantul va pune la dispoziția beneficiarului pentru tot lotul de autobuze electrice un set din logistica necesară diagnosticării (laptop, interfață, aplicații software).

9.7. Puntea

Soluțiile constructive pentru punțile față și spate din componența autobuzelor electrice vor fi astfel alese încât autobuzele electrice să fie executate cu podea complet coborâtă, fără trepte pe toată suprafața acesteia.

9.7.1. Puntea spate

Puntea spate va permite asigurarea tracțiunii prin motoarele de tip hub menționate la capitolul 9.1 și va respecta toate prevederile incidentale ale Caietului de sarcini privitoare la tipul de podea, propulsie, suspensie, respectiv aspectele dinamice impuse.

Ofertantul va prezenta în oferta sa caracteristicile tehnice constructive ale punții motoare, cu indicarea soluțiilor pentru suspendarea autobuzelor electrice.

Puntea spate va avea o durată de bună funcționare fără reparație generală pentru un parcurs de minim 500.000 km.

9.7.2. Puntea față

Puntea față va fi de tip semipunți independente. Puntea față va fi cu echipare ABS/EBS. Puntea față va avea o durată de bună funcționare fără reparație generală pentru un parcurs de minim 500.000 km. Aceasta va fi prevăzută cu locuri marcate pentru suspendarea autobuzelor electrice.

9.8. Instalația de aer comprimat

Instalația de preparare, stocare și distribuție a aerului comprimat va cuprinde: compresorul, filtrul separator, filtrul uscător, rezervoarele de aer comprimat, conductele și conectorii, supapele, robinetele etc.

Conductele de transport și conexiunile vor fi realizate din materiale cu înaltă rezistență la agenți corozivi. Rezervoarele de aer comprimat vor fi confecționate din oțel inox sau alte materiale care vor asigura aceleași caracteristici tehnice, inclusiv rezistența la coroziune. Rezervoarele de aer comprimat vor fi prevăzute cu purjare automată și manuală. La partea din față și la partea din spatele a autobuzelor electrice, pe șasiu, în imediata apropiere a dispozitivului de remorcare, se va amplasa câte o cuplă rapidă pentru alimentarea instalației de aer comprimat. Cupla rapidă va fi prevăzută cu supapă unisens și cu un dop de protecție.

9.9. Motoarele de acționare pentru compresorul de aer, servodirecție, compresorul de aer condiționat

Pentru acționarea compresorului de aer, a compresorului de aer condiționat și a pompei de servodirecție vor fi utilizate motoare fără perii. Fiecare motor va avea protecție individuală la scurtcircuit și suprasarcină.

Motoarele vor fi echipate cu rulmenți capsulați și vor fi de tip fără colector fiind echipate cu senzori de supratemperatură a bobinajului motorului. Durata minimă de viață va fi de 15 ani.

9.10. Suspensia

Autobuzele electrice vor fi echipate cu sistem de suspensie controlată electronic, cu funcție de îngenunchiere și cu sistem de reglare automată a asietei în funcție de sarcină.

Funcția de control, diagnosticare și parametrizare va fi integrată în sistemul de gestiune electronică a autobuzelor electrice.

Suspensia va fi pneumatică integral, gestionată electronic, cu posibilitatea ajustării gărzii la sol atât pe o parte, pentru accesul călătorilor (funcția de îngenunchiere), cât și integral în situațiile de drum cu denivelări cu limitarea vitezei de deplasare. Conducătorul auto va avea posibilitatea de a comanda ridicarea autobuzelor electrice pe ambele axe (la apariția unui obstacol) la deplasarea cu o viteză mai mică de 20 km/h. Ridicarea va fi de minim 40 mm. La depășirea vitezei de 20 km/h, suspensia va reveni automat la nivelul normal.

Reglajul gărzii la sol va putea fi blocat în situația „autobuz aflat în service”. Autobuzele electrice vor fi prevăzute cu un tablou accesibil din exterior, care va include prize de aer independente (marcate cu text) cu legătură la fiecare punte (inclusiv stânga-dreapta), aceasta permițând ajustarea independentă a gărzii la sol a fiecărui burduf de aer (grup în cazul punții motoare) în cazul de urgență. Defectarea suspensiei va fi semnalizată optic la bord și va fi înregistrată în memoria computerului de bord. Componentele sensibile la lovire de către pietre, gheață și alte obiecte dure, instalate sub șasiu, vor fi protejate contra lovirii.

- Axa față va fi echipată cu:

- Perne de aer și bare de reacțiune;
- Amortizoare hidraulice cu dublu efect, cu limitator de cursă.
- Axa spate va fi echipată cu:
 - Perne de aer și bare de reacțiune;
 - Amortizoare hidraulice cu dublu efect cu limitator de cursă.

Se preferă ca toate pernele de aer și amortizoarele față-spate ale autobuzelor electrice să fie de aceeași marcă și aceeași tipodimensiune. Pernele de aer ale suspensiei vor fi protejate mecanic contra loviturilor și agenților poluanți (noroi, produse petroliere).

9.11. Sistemul de frânare

Autobuzele electrice vor fi echipate cu sisteme de frânare cu discuri pe puntea față și pe puntea spate, cu control electronic al frânării și tracțiunii de tip EBS (ABS/ASR) pe puntea spate și de tip ABS/EBS pe puntea față cu parametrizare pe magistrala CAN. Autobuzele electrice vor fi echipate cu următoarele sisteme de frânare conform Regulamentului CEE- ONU 13 Cerințe uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M, N și O în ceea ce privește frânarea:

- Frână de serviciu (pneumatică) cu două circuite independente pe fiecare axă, respectiv cu afișare la bord a presiunilor de lucru. La cursa maximă de acționare a pedalei de frână va fi aplicat efectul maxim de frânare pneumatică. Frânarea pneumatică va fi acționată pe discuri de frână pentru toate cele două punți. Sistemul de frânare cu disc va fi echipat cu regulatoare automate pentru a ajusta distanța dintre garnitura de frânare și disc;
- Frână de staționare (sau de mână) mecanică cu resort de acumulare și comandă pneumatică, cu acționare pe puntea spate. Deblocarea mecanică a resortului de acumulare se va face cu o cheie specială care va fi inclusă în ofertă. Neacționarea frânei de staționare după parcare și părăsirea autobuzului electric de către conducătorul auto va fi avertizată sonor la bord;
- Frână auxiliară (de încetinire), electrică și recuperativă;
- Frână de stație (BUS-STOP) va fi controlată cu microprocesor și va fi activată automat la deschiderea ușilor sau la comanda manuală a conducătorului auto. Frâna de stație va fi acționată pneumatic, cu comandă electrică, pe discurile de frână la opririle în stații cu ușile deschise. Frâna de stație va avea prioritate de funcționare la acționarea simultană accidentală a pedalelor de frână și de accelerație. Frâna de stație va fi echipată cu instalație electronică de supraveghere care va asigura protecția antiblocare și protecția antipatinare conectată prin magistrala de date la computerul de bord. Soluția constructivă va permite diagnoza, controlul și refacerea parametrilor prin rețeaua CAN. Sistemul electronic va furniza informații cu privire la gradul de uzură a plăcuțelor de frână cu avertizare optică la bord în momentul atingerii limitei inferioare de uzură. Frâna de oprire va acționa pneumatic, pe discurile de frână, la opririle în stații cu ușile deschise.

Plăcuțele de frână vor fi de tip ecologic (fără azbest) cu o durată de bună funcționare de minim 120.000 km și vor avea marcaj de uzură maximă admisă, respectiv senzor pentru limita de uzură. Plăcuțele de frână nu vor produce vibrații, scârțâituri sau zgomote deranjante pe toată gama de viteze și de forțe de frânare indiferent de gradul de uzură. Discurile de frână se vor încadra într-o durată de bună funcționare de minim 400.000 km. Ofertantul va asigura dispozitivele necesare înlocuirii plăcuțelor și a discurilor de frână (două seturi) care vor fi incluse în prețul ofertei.

9.12. Direcția

Direcția va fi servoasistată. Volanul va fi pe partea stângă, cu posibilitatea ajustării înălțimii și înclinării acestuia.

Funcția de ajustare va fi inactivă (blocată) pe toată durata deplasării autobuzelor electrice. Direcția

va asigura realizarea unui unghi de bracaj de 50° ... 60° care va permite obținerea unei raze de viraj a roții exterioare de maxim 12,5 m (conform prevederilor CEE-ONU R 107). Articulațiile sferice ale mecanismului de direcție vor fi fără întreținere.

9.13. Sistemul de rulare

Autobuzele electrice vor fi echipate cu anvelope de vară, împreună cu un set de anvelope de iarnă urbane, fără cameră (Tubeless).

Din punct de vedere al performanțelor, anvelopele vor face parte din categoria „Premium” și vor respecta prevederile CEE-ONU 117 privind emisiile sonore de rulare și aderența pneurilor pe suprafețe umede:

- Nivel de zgomot maxim 74 dB;
- Clasa energetică minim D sau E;
- Aderența la carosabil ud minim clasa C.

Tipodimensiunea anvelopelor va fi aleasă corespunzător de către ofertant ținând cont de încărcările pe punți și asigurarea gărzii la sol impuse, cu o durată de bună funcționare de minim 120.000 km.

Ofertantul declarat câștigător va schimba anvelopele fie la expirarea termenului de minim de 120.000 km/anvelopă, sau, ori de câte ori este nevoie. În acest fel se asigură menținerea garanției de minim 120.000 km/anvelopă, chiar dacă anvelopa respectivă a fost înlocuită la finalul perioadei de garanție a autobuzelor electrice. Jantele, vor fi de tipul tubeless, fără inel demontabil. Anvelopele vor fi noi și de tip radial. Nu se acceptă anvelope reșapate. Profilul de rulare va fi de tip urban, care va asigura aderența atât în sezonul cald cât și pe timp de iarnă pe un carosabil acoperit cu polei, gheață, zăpadă. Pe caroserie, în dreptul roților, va fi marcată presiunea de lucru. Valvele vor fi accesibile din exterior inclusiv la roțile montate pe interior de la puntea spate, prin intermediul unui prelungitor de valvă.

La roțile din față se vor monta discuri de protecție metalice a piulițelor prezoanelor. Dacă sistemul de protecție al piulițelor necesită chei speciale, pentru operații de montare/demontare, ofertantul declarat câștigător va asigura un set de chei pentru fiecare autobuz electric livrat.

Autobuzele electrice vor avea integrat un sistem de monitorizare a presiunii pe pneuri, TPMS - Sistemul de Monitorizare a Presiunii în Anvelope și un afișaj de avertizare pentru șofer în funcție de setarea / avertismentul de presiune scăzută.

9.14. Caroseria

Structura caroseriei până la nivelul podelei, va fi construită din țevi rectangulare din oțel aliat sau din inox, asamblate prin sudură în mediu de gaz protector. Structura caroseriei va fi protejată corespunzător anticoroziv (la interior și la exterior) prin procedeul de cataforeză, zincare la cald sau echivalent, operațiuni anticorozive aplicate caroseriei și structurii autobuzelor electrice în mod unitar și integral (interiorul și exteriorul profilului și ansamblurilor nedemontabile) și care să nu comporte operațiuni ulterioare de mentenanță și întreținere), pentru a asigura durata de viață solicitată a caroseriei.

Protecția anticorozivă la partea inferioară a caroseriei și șasiului va asigura rezistența la lovire cu pietre, nisip, gheață, materiale antiderapante etc. Ofertantul va descrie procedeul specific (material, număr de straturi, grosime strat etc.) și fișa tehnică a materialelor folosite. Structura caroseriei va fi prevăzută cu puncte duble de suspendare (marcate în zonele din față și din spatele roților la toate punțile), unul pentru montarea cricului și unul pentru asigurarea autobuzelor electrice prin dispozitiv fix. Structura caroseriei, respectiv soluția tehnică de montare a geamurilor nu va permite mișcări și vibrații ale cadrelor componente care să conducă la fisurarea parbrizului duplex sau la spargerea geamurilor de tip securit.

Învelișul lateral exterior al caroseriei va fi alcătuit la partea superioară din panouri de tablă de aluminiu, tablă galvanizată sau inox, fixate prin lipire sau sudură, izolate pe interior cu materiale fonoabsorbante și izotermice, iar la partea inferioară cu panouri din plastic întărit cu fibră de sticlă (Poliester Armat cu Fibră de Sticlă, PAFS), tablă de aluminiu, tablă galvanizată sau inox, ușor demontabile. Soluțiile constructive și de asamblare a elementelor de caroserie expuse la tamponări vor fi asamblate din module ușor demontabile (piesă separată) pentru ușurința reparării sau înlocuirii. Învelișul părții din față, cel al părții din spate și acoperișul vor fi confecționate din panouri de plastic întărit cu fibră de sticlă (PAFS), tablă aluminiu, oțel-inox sau tablă galvanizată.

Acoperișul va fi fixat prin sudură sau alt sistem echivalent. Pentru montarea antenei radio și a antenelor pentru transmiterea și descărcarea online a datelor, la varianta înveliș plafon nemetalic va fi prevăzut un plan de masă din material metalic.

Învelișul interior va fi realizat din materiale sintetice, cu proprietăți: antivandalism, rezistente la vibrații, șocuri și variații de temperatură, ignifuge, ușor lavabile, antigrffiti având o culoare asortată cu celelalte repere din interior în așa fel încât design-ul interior să fie unul armonios.

Soluțiile tehnice de înveliș interior, exterior și de asamblare vor oferi un grad corespunzător de accesibilitate la agregate, instalații și conducte pentru efectuarea în bune condiții a intervențiilor de service.

Vopsirea exterioară și alte inscripționări (interioare și exterioare) vor fi realizate de furnizor conform solicitărilor beneficiarului. Toate inscripționările din interiorul și exteriorul autobuzelor electrice vor fi scrise în limba română și amplasate conform Regulamentului R 107 CEE-ONU și a cerințelor din prezentul Caiet de sarcini.

La partea frontală lateral superioară, caroseria va fi prevăzută cu suportți pentru stegulețe, prevăzuți cu orificii de scurgere a apei. Caroseria va fi echipată cu apărători împotriva stropirii cu noroiul provenit de la roți, cât și pentru protecția suspensiei (a pernelor de aer).

9.15. Ușile de acces

Numărul ușilor de acces va fi de minim 2, situate pe partea dreaptă a autobuzelor electrice, dintre care minim una dublă, cu o lățime de minim 1.200 mm și una cu o lățime de minim 650 mm. Ușa din față va fi folosită atât de călători, cât și de conducătorul auto, putând fi acționată în mod independent față de restul ușilor pentru călători.

Se acceptă orice variantă superioară.

Ușile vor fi comandate electronic și acționate pneumatic. Comanda electronică a ușilor se va integra în sistemul de gestiune electronică al autobuzelor electrice. Ușile de acces vor îndeplini următoarele condiții:

- Toate ușile vor fi cu deschidere independentă;
- Vor asigura etanșeitatea caroseriei;
- Vor fi vitrate pe minim 80 % din suprafață;
- Cele două foi ale ușii se vor deschide și se vor închide simultan și vor fi prevăzute cu sistem pentru protecția călătorilor la strivire (limitarea forței de închidere la întâmpinarea unui obstacol urmată de deschiderea ei automată) și protecție la deschiderea în mers a ușilor de către călători;
- Comenzile ușilor vor fi în conformitate cu prevederile CEE-ONU R 107 și prescripțiilor impuse de RAR;
- Partea vitrată a ușilor va fi protejată împotriva sprijinului accidental al călătorilor (în cazuri de supraaglomerare) printr-o bară de protecție poziționată în zona medie a zonei vitrate și pe diagonală. Bara va avea dublu rol, acela de bară de mână la urcarea călătorilor și rolul de protecție a geamului ușii în cazul sprijinirii de acesta a călătorilor;

- Construcția ușilor va permite montarea sistemului de contorizare a numărului de călători fără a afecta ieșirile de serviciu și de urgență ale autobuzelor.

9.16. Ieșirile de siguranță

Numărul minim al ieșirilor de siguranță, dimensiunile, amplasarea și inscripționarea lor vor fi conforme cu CEE-ONU R 107.

Autobuzele electrice vor fi echipate cu ciocănele de spargere a geamurilor considerate ieșiri de siguranță. Acestea vor fi asigurate contra furtului și poziționate la vedere. Ieșirile de siguranță vor fi marcate și inscripționate în limba română și engleză.

9.17. Parbrizul și geamurile

Parbrizul, luneta și geamurile vor fi montate prin lipire. Sistemul de lipire va fi rezistent la temperatură, lumină, UV și va fi garantat pe toată durata de viață a autobuzelor electrice. Parbrizul va fi din geam Duplex și va asigura o vizibilitate de pe locul conducătorului auto la 180°, cu o transparență minimă de 75 %.

Ferestrele laterale ale compartimentului pentru călători vor asigura o ventilație naturală a compartimentului prin geamuri rabatabile sau culisante, la partea lor superioară. În vederea păstrării microclimatului în interiorul salonului pasagerilor, geamuri rabatabile sau culisante vor fi prevăzute cu sisteme mecanice de blocare.

Dimensiunile, numărul ferestrelor rabatabile/culisante, a trapelor de aerisire și dispunerea lor vor fi astfel alese încât să se asigure o ventilație naturală optimă, în condițiile în care nu este necesară funcționarea instalațiilor de aer condiționat sau de ventilație, respectând prevederile Regulamentului R 107 CEE-ONU. Geamurile laterale vor avea un indice de transparență cuprins între 40% și 70%, pentru a proteja călătorii de razele solare și care să contribuie inclusiv la menținerea unei temperaturi scăzute în interiorul compartimentului pentru călători pe timp de vară (CEE-ONU R 43 - Dispoziții uniforme privind omologarea materialelor pentru geamurile din sticlă securizată și instalarea acestora pe vehicule).

Autobuzele electrice vor fi prevăzute cu ștergătoare de parbriz și instalație de spălare a parbrizului. Această instalație va dispune de sistem de reglare a vitezei ștergătoarelor, atât pentru funcționarea continuă, cât și pentru funcționarea intermitentă cu interval de timp reglabil.

9.18. Scaunele pentru călători

Scaunele pentru călători vor fi realizate din material armat cu fibră de sticlă sau mase plastice cu tratament antistatic, proprietăți antigraffiti, vopsea înglobată, antivandalism cu tapițeria rezistentă la uzură și murdărie și ușor lavabilă. Dispunerea scaunelor și dimensiunea spațiului destinat accesului persoanelor cu mobilitate redusă (în zona amplasării rampei de acces destinată acestui scop) vor asigura respectarea normelor internaționale și europene în vigoare (Regulamentul CEE-ONU R 107, Regulamentul CEE-ONU R 80 - Dispoziții uniforme privind omologarea scaunelor vehiculelor mari și acestor vehicule în ceea ce privește rezistența scaunelor și a sistemelor lor de ancorare, cu modificările și completările ulterioare sau Regulamentul CEE-ONU R 17). Autobuzele electrice vor respecta toate prescripțiile regulamentului mai sus menționat, cu privire la accesibilitatea persoanelor cu mobilitate redusă și a celor care folosesc pentru deplasare cărucioare rulante la bordul autobuzelor electrice.

Montarea scaunelor în compartimentul călătorilor (în afara celor de deasupra pasajelor roților) se va face prin fixarea lor în consolă și prin asigurarea cu o bară de susținere fixată în plafon sau cu sprijin

în podea, cu condiția să fie ușor demontabile. În zona ușii unde este amplasată trapa destinată accesului persoanelor cu dizabilități, se va rezerva un spațiu destinat căruciorului. În zona frontală va fi prevăzut un element de sprijin cu accesorii pentru asigurarea căruciorului (centura retractabilă pentru cărucioare simple și fixare în podea pentru cărucioarele electrice), iar pe peretele lateral o bară de susținere cu rulou tapițat pentru persoanele cu orteze. De asemenea, în zona destinată persoanelor cu dizabilități va fi prevăzut un șezut rabatabil cu un spătar și centura retractabilă pentru persoanele care se deplasează cu cadru.

Alegerea culorilor pentru scaune, tapițeria scaunelor și bare se va face astfel încât împreună cu celelalte culori din compartimentul pentru călători să creeze un confort ambiental armonios.

Amplasamentul scaunelor va asigura locuri rezervate pentru persoanele cu nevoi speciale, bătrâni, invalizi, femei cu copii în brațe. În acest scop vor fi prevăzute minim patru locuri rezervate. Locurile special destinate acestor persoane vor fi marcate prin pictograme pe peretele alăturat.

Realizarea acestor inscripționări va fi de tip permanent, antivandalism. În vecinătatea ușilor de acces la interior, între spațiul aferent locurilor pe scaune și uși, se vor monta panouri paravan. Acestea vor asigura protecție, din podea și până la o înălțime de minim 0,8 m și vor respecta condițiile de amenajare interioară conform CEE-ONU R 107, pentru protecția călătorilor aflați pe scaune. Panoul paravan va fi confecționat din materiale antivandalism (materiale plastice etc.).

9.19. Barele și mânerele de susținere

Barele de mână curentă vor fi executate din inox sau alte materiale și vor fi acoperite cu vopsele speciale, sau alte soluții de protecție cu izolare termică, rezistente la uzură și exfoliere. Dispunerea barelor de susținere se va face optim pentru asigurarea unui nivel corespunzător de confort al călătorilor și a circulației libere în compartimentul pentru călători. Dispunerea barelor, a mânerelor de susținere flexibile și cea a mânerelor scaunelor va asigura susținerea tuturor călătorilor aflați în picioare. Se vor respecta prevederile CEE- ONU R 107.

Mânerele flexibile vor fi poziționate echidistant pe lungimea barei și cu un sistem de prindere strânsă pentru evitarea culisării lor. Vor fi prevăzute și bare de susținere verticale distribuite uniform în compartimentul pentru călători.

Soluția de asamblare a barelor și mânerelor de susținere va asigura o protecție antivandalism, aspect plăcut și o rezistență corespunzătoare. Acestea vor fi concepute și instalate în așa fel încât să nu prezinte nici un fel de risc de rănire pentru călători. Zona vitrată a ușilor va fi protejată printr-o bară diagonală de protecție, conform cerințelor de la pct. 9.15 Ușile de acces.

9.20. Postul de conducere

9.20.1. Organizare habitacul

Organizarea postului de conducere și amplasarea comenzilor vor fi realizate conform standardelor și reglementarilor internaționale în vigoare. Postul de conducere va fi executat într-o concepție modernă, cu cabină separată parțial sau total de compartimentul călătorilor.

Peretele despărțitor va fi vitrat în partea superioară dreapta, pentru asigurarea vizibilității la prima ușă și la sistemul de oglinzi, protejat cu bare care să împiedice spargerea geamului în caz de supraaglomerație, iar în partea inferioară și în spatele conducătorului auto, va fi realizat din materiale rezistente mecanic (antivandalism și consolidată împotriva vibrațiilor) și rezistente la coroziune.

Fereastra laterală din stânga cabinei conducătorului auto va îndeplini condițiile unei ieșiri de siguranță, cu respectarea prevederilor CEE-ONU R 107.

Scaunul va fi ergonomic, reglabil, cu suspensie pneumatică, cu amortizor de șocuri și cu suport lombar. Postul de conducere va fi echipat cu compartiment pentru lucrurile personale ale conducătorului auto, respectiv cu un compartiment pentru acte și alte accesorii. Aceste compartimente vor fi înglobate armonios în design-ul interior al postului de conducere.

Postul de conducere va fi prevăzut pe partea stângă cu un geam culisant. Geamurile laterale din zona de vizibilitate a oglinzilor retrovizoare vor fi prevăzute cu sistem de degivrare cu temporizator, pentru a asigura o vizibilitate corespunzătoare conducătorului auto.

Cabina de conducere va fi prevăzută cu un parasolar fix (folie sau tratament ceramic) la partea de sus a parbrizului, pe toată lungimea lui și două parasolare de tip ruluu unul frontal și unul lateral stânga pentru postul de conducere.

9.20.2. Oglinzi retrovizoare

- Autobuzele electrice trebuie să fie echipate cu oglinzi retrovizoare exterioare, în conformitate cu **Regulamentul 46 CEE-ONU Dispoziții uniforme privind omologarea dispozitivelor de vizibilitate indirectă și a vehiculelor cu motor în ceea ce privește instalarea acestor dispozitive**, cu ajustare electrică a orientării și sistem de degivrare cu rezistență electrică, pentru ambele oglinzi. Suportii de susținere vor fi de tip demontabili și vor avea un mecanism rabatabil pe lateralele autobuzelor electrice. Oglinda retrovizoare din dreapta va avea o oglindă suplimentară pentru zona ușii I și acostament. Oglinzile retrovizoare exterioare vor fi pliabile pe conturul caroseriei (la alegerea soluției se va avea în vedere faptul că oglinzile se vor plia zilnic pentru trecerea prin stația de spălare);
- Oglinzi retrovizoare interioare sau alt sistem echivalent, pentru supravegherea zonelor din dreptul tuturor ușilor de serviciu.

9.20.3. Tabloul de bord

Tabloul de bord va fi echipat cu computer de bord cu afișaj digital multifuncțional ce va include și funcția de diagnosticare la bord (On-Board Diagnostics - OBD).

Tabloul de bord va conține toate elementele de comandă ale subansamblurilor, respectiv instrumentele destinate controlului și acționării autobuzelor electrice.

Carcasa și panoul comenzilor vor fi realizate din material rezistent la razele solare și va fi echipată cu:

- Computerul de bord - OBD cu afișaj digital multifuncțional va încorpora tehnologia pentru stocare, prelucrarea datelor și afișarea referitoare la funcționarea, exploatarea, monitorizarea, diagnosticarea autovehiculului (OBD);
- Computerul de bord- OBD va fi integrat cu sistemul informatic de gestiune și diagnosticare electronică a autobuzelor electrice (SIGDE). Producătorul va furniza aplicațiile software de analiză și diagnoză pentru autovehicul;
- Datele vor fi transferate pe ieșiri standardizate, care în legătură cu computerul de gestionare management de trafic (CGMT) vor efectua transmiterea de date online și wireless în autobaza utilizatorului, sau la locurile de parcare în vederea analizării acestora.

Bordul autobuzelor electrice va fi echipat cu toate aparatele, echipamentele, butoanele, martorii luminoși și acustici, comutatoarele, etc. pentru a asigura diagnoza, memorarea evenimentelor, respectiv comunicarea cu călătorii (Se vor respecta prevederile Regulamentului CEE-ONU 121 - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește amplasarea și identificarea comenzilor manuale, a martorilor și a indicatoarelor, cu modificările și completările ulterioare).

De pe bordul autobuzelor electrice nu vor lipsi obligatoriu următoarele indicatoare:

- Vitezometru (Regulamentul CEE-ONU 39 Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor cu privire la vitezometru, inclusiv instalarea acestuia);
- Kilometraj (odometru);
- Tahograf digital (Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere)
- Indicator al energiei înmagazinate în bateriile electrice;
- Indicator al presiunii în circuitele de frânare;
- Butoane individuale de comandă a ușilor cu indicatori luminoși integrați pentru semnalizarea închiderii-deschiderii acestora și buton de acționare separat pentru ușa postului de conducere;
- Buton de comandă de securitate care să asigure în caz de urgență frânarea autobuzului electric, oprirea motorului electric și deschiderea ușilor; se va accepta și utilizarea butonului de oprire a tensiunii înalte, cu mențiunea ca ofertantul să demonstreze că pașii de urmat pentru situația de urgență nu necesită timp semnificativ în plus cu frânarea autobuzului electric, oprirea motorului electric și deschiderea ușilor;
- Buton de comandă care validează deschiderea ușilor de către călători, după oprirea autobuzelor electrice în stație;
- Mijloace de avertizare sonoră în caz de reacționare a frânei de staționare după parcare și oprirea motorului;
- Întrerupător general de urgență etc.

Computerul de bord- OBD va avea o interfață pentru utilizator ușor accesibilă cu meniu în limba română. Acesta, va furniza pe display cel puțin următorii parametri:

- Presiunea aerului în circuitele I și II;
- Presiunea de frânare în circuitele I și II;
- Colmatarea filtrului de aer al compresorului;
- Nivel scăzut de ulei la compresor cât și temperatura anormală a acestuia;
- Supratemperatura unității electrice de tracțiune;
- Supratemperatura motorului compresorului și a inverterului de tracțiune;
- Lipsa tensiunii în rețea pentru încărcarea bateriilor electrice;
- Starea de încărcare a bateriilor electrice, voltmetru;
- Avertizor luminos și sonor de funcționare anormală a principalelor sisteme;
- Nivelul de încărcare a bateriilor de acumulatori.

Neîncadrarea în valorile optime ale acestor parametri de funcționare va fi avertizată optic și acustic la bord. Parametrii critici (ex. supratemperatură unitate electrică de tracțiune, supratemperatură motor compresor, supratemperatură ulei compresor, etc.) vor fi memorați și vor fi accesibili spre descărcare în autobază sau la locurile de parcare, în vederea analizării de către personalul tehnic al utilizatorului.

Autodiagnosticarea la bord prin OBD va fi realizată prin intermediul sistemului de gestiune electronic al autobuzelor electrice. Computerul de bord- OBD va semnaliza pe display defectele apărute în timpul funcționării autobuzelor electrice la toate sistemele aflate sub monitorizare și în mod obligatoriu defectele sistemelor ce concurează la siguranța circulației. Defectele vor fi afișate ca mesaj tip text, în limba română sau pictograme (nu sub formă de cod de defect). Ofertantul va furniza și nomenclatorul de defecte. Avertizarea la bord va fi distinctă și sugestivă pentru:

- Defecte grave (autobuzului electric nu i se permite deplasare);
- Defecte curente (autobuzelor electrice li se permite deplasarea).

Facilitățile oferite de aplicațiile software ale computerului de bord, vor permite restricționarea accesului conducătorului auto la reglajul parametrilor setați, respectiv la resetarea defectelor

memorate.

Conducătorul auto se va autentifica cu codul de angajat al utilizatorului la începerea și la încheierea schimbului. Toate datele stocate în computerul de bord- OBD vor putea fi descărcate online, prin intermediul CGMT, în computerele de la locurile de descărcare (autobază sau platformele de parcare).

Parametrii monitorizați și memorați în computerul de bord- OBD vor fi cel puțin următorii:

- Viteza maximă de deplasare și depășirea vitezei legale;
- Intervalul de turații ale motorului/unității electrice de tracțiune;
- Nivelul normal de mers al suspensiei;
- Consumul de energie inclusiv energia recuperată și consumul de energie aferent fiecărui conducător auto;
- Poziția deschis a rampei de acces pentru persoanele cu mobilitate redusă;
- Funcționarea ușilor de acces.

Valorile înregistrate în computerul de bord - OBD vor fi cel puțin următoarele:

- Neîncadrarea în valorile optime ale presiunii din circuitele de frânare;
- Depășirea valorilor maxime ale temperaturilor de funcționare pentru unitatea electrică de tracțiune, motorul de la compresorul de aer comprimat, motorul de la servodirecție, echipamentele electronice de tracțiune și servicii auxiliare, instalația de aer condiționat;
- Frânarea bruscă (acelerații-decelerații în afara recomandărilor de exploatare economice);
- Numărul de acționări ale pedalei de accelerație și frânare;
- Fișa de accident care indică detalii referitoare la: frânări, viteză, lumini, stare uși, date identificare conducător auto, ora incidentului înregistrat;
- Consumul de energie instantanee și totală cu contoare total neresetabile sau parțial resetabile de către personalul autorizat;
- Timpul de funcționare al unității electrice de tracțiune, a motorului compresor, a motorului de la instalația de climă;
- Kilometri efectivi rulați (contor total neresetabil și parțial resetabil);
- Funcționarea anormală sau defectarea suspensiei;
- Numărul de acționări ale ajustării gârzii la sol;
- Funcționarea anormală sau defectarea funcționării ușilor de acces;
- Deschiderea neautorizată a rampei pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă.

Computerul de bord- OBD va transmite datele înregistrate computerului de gestiune și management trafic (CGMT) care va fi compatibil cu transferul de date prin cablu și wireless (online și WLAN), exclus infraroșu, către echipamentele de transfer de date ale beneficiarului existente în autobază sau la punctele de descărcare. Se acceptă și varianta unui singur computer care să îndeplinească toate funcțiile computerului de bord- OBD și ale computerului CGMT. Datele stocate vor fi disponibile pentru alte sisteme prin interfața standardizată.

Se vor livra echipamentele necesare descărcării online și WLAN a datelor, montate pe autobuzele electrice cât și cele situate la locurile de descărcare a datelor, precum și aplicațiile software și interfețele de descărcare a datelor compatibile cu echipamentele de transfer de date ale beneficiarului existente în autobază sau la punctele de descărcare.

Se va asigura și aparatura, aplicațiile software, interfețele, etc. necesare diagnosticării și reparării subansamblurilor asigurate de către subfurnizorii producătorului și care nu sunt integrate în sistemul general de gestiune și diagnosticarea electronică a autobuzelor electrice. Aplicațiile software pentru computerele beneficiarului existente în autobază și la punctele de descărcare care vor stoca datele înregistrate va îndeplini următoarele condiții:

- Procesarea de rapoarte multicriteriale în vederea analizării datelor;
- Interfața cu utilizatorul care va fi în limba română;
- Interfața cu utilizatorul va fi intuitivă;

- Generarea automată de rapoarte și statistici (definirea rapoartelor pe bază, analizelor predefinite din modulele statistice, generarea de rapoarte cu interval de timp selectabil și sortarea rezultatelor, predefinirea filtrelor cu aplicare periodică pentru rapoarte și statistici);
- Editarea altor rapoarte (bazate pe structura de date stocate) decât cele standard.

Amplasarea componentelor echipamentului va fi realizată astfel încât să se asigure un acces ușor pentru depanare cât și pentru vizualizarea facilă a informațiilor afișate.

9.21. Podeaua, covorul, rampa pentru persoanele cu mobilitate redusă

Podea complet coborata, fara trepte pe toata suprafata autobuzului.

Autobuzele electrice vor fi prevăzute la ușa II-a cu o rampă care va facilita accesul persoanelor ce se deplasează cu cărucior rulant sau cu cărucior pentru copii.

Rampa pentru urcarea persoanelor cu mobilitate redusă se preferă a avea un mecanism simplu și fiabil, ușor și rapid de manevrat. Rampa va fi acoperită cu material cu rezistență la uzură și proprietăți antialunecare pe ambele fețe.

Poziția „rampă coborâtă” va fi semnalizată optic la bord iar în această situație, sistemul de siguranță al autobuzului electric nu va permite punerea lui în mișcare. Rampa va fi marcată cu material reflectorizant, pentru a fi vizibilă noaptea în poziția „rampă coborâtă”. Podeaua autobuzelor electrice se va executa, din materiale hidrofuge, ignifuge, cu proprietăți fonoabsorbante și izolate termic.

Podeaua va fi acoperită de un covor, lipit etanș, rezistent la uzură, antiderapant, impermeabil și ignifug. Pentru covor, soluția tehnică a montajului și îmbinările la margini vor evita dezlipirea, pătrunderea apei și a impurităților sub acesta.

Tipul covorului va fi pentru trafic intens, cu durata de viață de minim 8 ani. Culoarea covorului va fi în concordanță cu designul general al compartimentului pentru călători.

Podeaua va fi continuă fără trape de vizitare. Pentru accesul la amortizoare sau pentru deblocarea mecanică a cilindrului dubli de frână se acceptă existența în podea a unor orificii de dimensiuni reduse acoperite cu capace corespunzătoare și etanșe.

9.22. Compartimentul pentru echipamente (unitatea electrică de tracțiune, compresorul, servodirecția, aerul condiționat)

Compartimentul de amplasare a echipamentelor principale va fi poziționat în partea din spate a autobuzului electric, realizat astfel încât să asigure spații suficiente pentru accesul și întreținerea facilă a agregatelor anexe ale motoarelor, respectiv a celorlalte subansambluri și agregate. În cazul necesității utilizării unor scuturi sub autobuzele electrice (cu rol antifonic și de protecție), acestea vor fi confecționate din materiale ușoare cu posibilități de demontare rapidă (glisiere, cleme rapide, sau asamblări clasice).

Izolarea fonică și termică a compartimentului se va realiza cu materiale ignifuge. Fixarea acestor materiale va fi realizată astfel încât să reziste la condițiile de exploatare și întreținere (temperaturi, vibrații, detergenți și spălarea cu jet de apă sub presiune).

Pentru accesul din interior la subansamblurile și anexele motoarelor, vor fi prevăzute capace de vizitare cu acces din compartimentul pentru călători, care, prin construcție, vor elimina posibilitatea de accidentare a călătorilor. Acestea vor fi protejate la accesul din partea personalului neautorizat și antivandalism.

Accesul din exterior la agregatele și anexele laterale ale motoarelor se va realiza prin capace ușor demontabile sau rabatabile, amplasate pe părțile laterale ale autobuzului electric. Capacele de acces la motoare vor fi prevăzute cu senzori de „capac deschis” care vor bloca pornirea accidentală de la bord. Deschiderea acestora în timpul funcționării motorului va fi avertizată optic la bord.

Capacele de vizitare la motoare și pentru alte agregate vor fi reduse ca număr și vor permite accesul ușor la toate anexele motoarelor și la alte agregate. Acestea vor avea o construcție robustă, etanșă și să asigure o mare siguranță în exploatare prin sistemul de fixare adoptat. Toate capacele de vizitare vor fi rezistente mecanic (cu protecție antivandalism la desfacere), izolate termic, fonice și vor fi interschimbabile între autobuzele electrice.

Compartimentele surselor radiante de căldură permanente (motoarele de tracțiune, compresor, servodirecție, aer condiționat, radiatorul compresorului etc.) vor fi separate de habitacul compartimentului pentru călători, obligatoriu și prin materiale termoizolante.

Din punct de vedere al prevenirii riscurilor de producere a incendiilor se vor respecta măsurile prevăzute în CEE-ONU R 107, CEE-ONU R 34, cu modificările și completările ulterioare. Compartimentul motoarelor va fi prevăzut cu un sistem de avertizare în caz de incendiu, respectiv cu un sistem de oprire a alimentării cu energie electrică în caz de avarii.

9.23. Sistemul de climatizare (încălzire, ventilație și aer condiționat)

Autobuzele electrice vor fi echipate cu următoarele sisteme de încălzire, ventilație și condiționare a aerului:

- Instalație de încălzire a compartimentului pentru călători, a cabinei conducătorului auto și de degivrare a parbrizului. Se vor respecta prevederile Regulamentul CEE-ONU 121 și Regulamentul CEE-ONU 672/2010 privind cerințele pentru omologarea de tip a dispozitivelor de degivrare și de dezaburire a parbrizului a anumitor autovehicule și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate.;
- Instalație de condiționare a aerului pentru compartimentul pentru călători și cabina conducătorului auto cu funcție de răcire;
- Geamuri rabatabile sau culisate și/sau trape pe acoperiș pentru ventilație naturală;
- Instalație de ventilație forțată pentru evacuarea aerului viciat din compartimentul pentru călători și ventilația parbrizului și geamurilor cabinei.

Nu se vor accepta soluții de încălzire bazate pe dispozitive cu ardere de combustibili.

Prin organizarea compartimentului pentru călători, a postului de conducere precum și prin performanțele sistemului de încălzire, climatizare și ventilație, autobuzele electrice vor asigura confortul necesar călătorilor și al conducătorilor auto pe tot parcursul anului, indiferent de anotimp. Temperatura în compartimentul pentru călători și la postul de conducere va fi reglată prin reglaj manual de la postul de conducere.

9.23.1. Asigurarea microclimatului pe timp de iarnă (sezon rece)

Sistemul de încălzire va fi integrat în sistemul general de gestiune și diagnosticare electronică al autobuzelor electrice.

Sistemul de încălzire va asigura în compartimentul pentru călători o temperatură de minim + 15 °C la o temperatură a mediului exterior de - 15 °C. În compartimentul pentru călători instalația de încălzire va fi montată în partea de jos la nivelul podelei, în extremitățile laterale și protejată de grile difuzoare. Numărul și amplasarea acestora va asigura o distribuție uniformă în tot compartimentul pentru călători.

În habitacul conducătorului auto distribuția aerului cald (rece) va fi uniformă pe toate zonele postului de conducere (distribuție tridimensională) dar și cu posibilitatea selectării zonei de

distribuție a aerului cald (rece).

Încălzirea parbrizului va asigura vizibilitatea normală și va exclude aburirea sau givrarea acestuia la temperatura de - 25 °C, fără ca jetul de aer cald să producă fisurarea termică a parbrizului datorită diferențelor de temperatură.

Soluția dirijării curenților de aer cald la postul de conducere și în compartimentul pentru călători va preveni și aburirea geamurilor inclusiv a celor din dreptul afișajelor de informare călători.

Geamurile laterale (din zona vizibilității conducătorului auto) vor fi prevăzute la baza lor cu difuzoare de aer cald sau cu rezistență electrică pentru degivrare-dezaburire.

Oglinzile retrovizoare exterioare vor fi prevăzute cu o rezistență electrică cu rol de dezaburire.

9.23.2. Asigurarea microclimatului pe timp de vară (sezon cald)

Microclimatul compartimentului călătorilor și al postului de conducere, pe timp de vară, va fi asigurat printr-o instalație de aer condiționat compusă din una sau mai multe unități pentru întregul autobuz electric. De asemenea, este permisă și o instalație principală de aer condiționat care va deservi compartimentul călătorilor și printr-o componentă „front-box” ce va deservi și postul de conducere, având control independent al temperaturii pentru cele două compartimente.

Instalațiile de aer condiționat vor asigura o temperatură optimă de confort termic, în conformitate cu reglementările de specialitate și cu posibilitatea de realizare a pragului termic de + 25 °C la o temperatură a mediului exterior de + 35 °C. Sistemul va oferi posibilitatea reglării atât a temperaturii cât și a debitului de aer separat pentru compartimentul pentru călători și separat pentru postul de conducere. Pornirea și oprirea aerului condiționat va fi realizată automat de la bordul autobuzului electric pentru asigurarea unei temperaturi optime de confort termic.

Ofertantul va furniza date cu privire la consumul mediu suplimentar de energie a autobuzului electric, cu instalațiile de aer condiționat pornite. Se vor prezenta buletine de măsurători privind consumul mediu suplimentar în condiții de exploatare pe timp de vară cu instalațiile de aer condiționat pornite și la fel pentru consum pentru instalația de încălzire pe timp de iarnă.

9.23.3. Ventilația naturală

Ventilația naturală a compartimentului pentru călători va fi realizată prin geamurile basculante/glisante ale ferestrelor laterale și/sau prin trape de ventilație plasate în plafon cu vedere directă din compartimentului pentru călători a autobuzului electric (trapele vor fi amplasate și vor avea dimensiunile conform CEE-ONU R 107 - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 și M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora). În acest sens, trapele de evacuare sunt obligatorii conform Regulamentului mai sus-menționat.). Acționarea trapelor va permite selectarea a trei poziții de deschidere ale acestora (înainte, înapoi și trapă total deschisă). Pentru a nu restricționa soluția constructivă cu baterii montate pe acoperișul vehiculelor, sunt permise și soluții fără trape în acoperiș, cu condiția asigurării unei ventilații corespunzătoare.

9.23.4. Evacuarea aerului viciat

Pentru evacuarea aerului viciat, respectiv pentru eliminarea condensului, autobuzele electrice vor fi prevăzute cu exhaustoare (ventilatoare), ale căror debite de aer vor fi sincronizate cu debitul de aer pătruns în compartimentul pentru călători. Exhaustoarele (ventilatoarele) vor fi acționate de un motor electric fără perii colector.

Odată cu primul autobuz electric, se va livra toată aparatura de verificare și umplere cu freon a instalației de aer condiționat și o butelie de transport a freonului dimensionată corespunzător.

9.24. Sistemul de iluminare și semnalizare

Instalația de iluminare și semnalizare exterioară va fi realizată în conformitate cu normele și reglementările interne și internaționale (Regulamentul CEE-ONU R 48 - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor cu privire la instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă).

Instalația de iluminare interioară va fi de tip LED (Light-Emitting Diode), alimentată la 24 Vcc și va avea următoarele caracteristici:

- Iluminatul în planul de lectură al călătorilor așezați pe scaune va fi de minim 140 Lx;
- Iluminatul din zona scărilor va fi de: minim 80 Lx. Amplasarea lămpilor va asigura o iluminare optimă a compartimentului pentru călători (eliminarea zonelor de obscuritate). Se va evita incidența luminoasă directă sau prin reflexie asupra postului de conducere;
- Iluminatul din interiorul habitaculului conducătorului auto va avea comandă separată pentru funcționare la cerința acestuia (nu se va accepta sincronizarea iluminării postului de conducere odată cu deschiderea ușilor).

Automatizarea iluminatului în compartimentul călători va avea două faze:

- Faza de drum (cu ușile închise) în care lămpile din imediata apropiere a postului de conducere vor fi stinse;
- Faza de staționare (cu ușile deschise) în care acestea vor putea fi automat aprinse. Lămpile vor fi cu LED-uri pentru asigurarea unei fiabilități sporite. Farurile și lămpile exterioare vor avea incinte etanșe și, unde este cazul, puncte de eliminare a condensului.

9.25. Alte caracteristici tehnice (protecția elementelor expuse agenților de mediu)

Prin soluțiile tehnice adoptate, subsansamblele amplasate la exterior (partea inferioară a sașului și exteriorul caroseriei) expuse la agenții de mediu (apă, noroi, lovituri cu corpuri dure aflate accidental pe carosabil etc.) vor fi rezistente la aceste tipuri de agresiuni exterioare.

În zonele sensibile cum ar fi zonele din spatele roților, zona pernelor de aer, zona motorului, compartimentul bateriilor electrice, traseele conductelor și instalațiilor, a componentelor instalației de aer, suspensie și frâne, vor fi prevăzute elemente cu rol de proiecție: scuturi, covor anti-noroi (tip „mudguard”) etc.

9.26. Instalația electrică de alimentare și distribuție

Tablourile electrice de distribuție (siguranțe, relee și conexiuni) vor fi amplasate în interiorul autobuzelor electrice, în zone cu acces ușor pentru întreținere. Compartimentul bateriilor electrice și tabloul de distribuție aferent va avea acces din exterior dar va fi protejat complet de agenții de mediu. Tablourile de distribuție vor fi prevăzute cu protecții la supracurenți (siguranțe automate) și cu rezerve de legătură pentru alimentarea unor noi circuite și echipamente electrice auxiliare.

Toate tablourile electrice vor fi însoțite de schemele simplificate a conexiunilor, a siguranțelor de protecție și a destinațiilor lor, de tip autocolant în limba română.

Funcționarea instalației electrice va fi comandată la cuplare-decuplare prin intermediul unui întrerupător general. Alimentarea instalațiilor auxiliare va fi întreruptă odată cu acționarea întrerupătorului general. Componentele instalației electrice vor asigura o bună funcționare a autobuzelor electrice în condițiile tehnice de la Capitolul 5 și în plus:

- Amplasarea lor pe autobuzele electrice va asigura un acces ușor pentru lucrările de întreținere;
- Conexiunile circuitelor electrice din tabloul de distribuție vor fi realizate prin cuple multiple;

- Traseul cablajelor va fi realizat într-un spațiu protejat, amplasat la partea superioară a compartimentului pentru călători, cu acces din acest compartiment, prin capace ușor demontabile, care să permită intervenția ușoară pentru eliminarea eventualelor defecte;
- Toate componentele vor fi din producția de serie, de înaltă fiabilitate și ușor de achiziționat de pe piață;
- Compartimentul motoarelor și tablourile electrice vor fi prevăzute cu o sursă de iluminare și cu un întrerupător local;
- Toate componentele și anume cablajele (fiecare cablu electric în parte), conectorii, comenzile electrice și electronice etc., vor fi inscripționate cu codurile corespunzătoare din diagramele electrice. Soluția de inscripționare va fi rezistentă la deteriorare în timp;
- Toate cablajele vor fi prevăzute încă de la asamblare cu un număr de conexiuni de rezervă pentru o ușoară înlocuire a circuitelor întrerupte, numărul maxim al firelor de rezervă, pe fiecare mănunchi de cabluri, va fi decis de producător în funcție de complexitatea cablajului;
- Toate conexiunile electrice vor fi din materiale rezistente la coroziune iar conectorii aferenți, expuși la umezeală, vor fi etanși. Conectorii exteriori ai instalației electrice vor fi protejați suplimentar cu vaselină neutră. Farurile și lămpile exterioare vor avea de asemenea incinte etanșe iar acolo unde este cazul puncte de eliminare a condensului.

10. Accesorii, instalații și echipamente

Accesoriile, instalațiile, sistemele și echipamentele solicitate în prezentul Caiet de Sarcini pentru echiparea autobuzelor electrice sunt obligatorii (exemplu: sistem informare călători, computer de bord-OB, computer management trafic-CG, integrarea sistemelor în SIGDE, sistemul de supraveghere video, sistemul de numărare a călătorilor, instalația audiovideo, etc.) și vor respecta cerințele funcționale (Directiva 2006/42/CE).

Ofertantul va include în prețul ofertei toată SDV-istica specifică, necesară verificării, diagnosticării, reglării, întreținerii și reparării autobuzelor electrice, inclusiv SDV-istica pentru înlocuirea plăcuțelor de frână sau a discurilor de frână, a instalației de aer condiționat etc. În ofertă vor fi indicate amplasarea/ poziționarea accesoriilor în autobuzul electric.

Autobuzele electrice vor fi prevăzute cu următoarele accesorii:

- Cupla pentru remorcare față-spate (Regulamentul UE nr. 1005/2010 privind cerințele pentru omologarea de tip a dispozitivelor de remorcare a autovehiculelor și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate);
- Prize de aer comprimat cu set de cuple rapide conjugate;
- Roată de rezervă, cric;
- Cale (piese de calare) pentru roți, fixate și asigurate;
- Două stingătoare pentru incendiu, amplasate în cabina conducătorului auto;
- Două truse medicale;
- Un set de triunghiuri reflectorizante (conform Regulamentului 27 CEE-ONU);
- O vestă reflectorizantă;
- Ciocănele pentru fiecare ieșire de urgență;
- O cheie pentru roți;
- Minim trei seturi de chei pentru pornire, deschidere/închidere uși;
- Cheie specială pentru capacele de vizitare a trapelor;
- Suporți la exterior (câte unul pe fiecare parte) pentru stegulețe;

- Cheie pentru capacele de protecție a roților punții față (după caz).
- O pereche de mănuși de protecție pentru lucrări mecanice;
- O pereche de mănuși de protecție electroizolante .

11. Instalații și echipamente electrice și electronice îmbarcate

11.1. Condiții tehnice

Toate echipamentele electrice și electronice vor corespunde condițiilor de mediu:

- Zona climatică menționată la Capitolul 5;
- Domeniul temperaturilor de utilizare - 20 °C ... + 60 °C;
- Umiditatea relativă maximă 98 % RH la + 25 °C;
- Clasa de protecție pentru motoarele electrice IP 20;
- Protecție la vibrații, șocuri, praf, apă, raze ultraviolete;
- Vibrații (în funcționare): 5...100 Hz, 3 axe;
- Tensiune de alimentare în domeniul 15 ... 30 Vcc;
- Protecția la supratensiuni de până la 50 Vcc (maxim 1 ms);
- Protecția la conectare cu polaritate inversată.

Durata de viață a instalațiilor și echipamentelor electrice și electronice va fi de minim 15 ani. Toate echipamentele electronice gestionate prin aplicații software vor fi livrate cu aplicația de bază pe suport magnetic (CD, DVD, card de memorie, USB etc.).

11.2. Cerințe Generale

Sistemele, instalațiile și echipamentele îmbarcate solicitate în prezentul Caiet de Sarcini pentru echiparea autobuzelor electrice sunt obligatorii (exemplu: instalație informare călători, computer de bord - OBD, computer de gestiune și management trafic - CGMT, sau un singur computer care să îndeplinească funcțiile mai multor calculatoare cum ar fi: calculatorul de bord - OBD și computerul de management de trafic (CGMT), integrarea sistemelor în SIGDE supraveghere video, numărare călători, sistem audio digital, informare călători etc.) și trebuie să respecte cerințele funcționale, ele nefiind opționale.

Autobuzele vor fi livrate obligatoriu cu următoarele dotări:

- computer de gestiune și management trafic (CGMT);
- sistem de validare a titlurilor de călătorie în sistem dual: carduri contactless și carduri bancare;
- sistem de supraveghere video - destinat supravegherii spațiului din cupeul mijloacelor de transport cât și a exteriorului (lateral/față/spate);
- sistem numărare călători - asigură contorizarea călătorilor ce utilizează transportul public;
- sistem distribuție internet WiFi pentru călători;
- prize de încărcare USB destinate dispozitivelor mobile;
- sisteme de informare călători - facilitează transmiterea informațiilor către pasageri prin intermediul a trei tipuri de echipamente (corelate cu tipurile de informații transmise):
 - panouri indicatoare de tip matricial pentru traseul parcurs;
 - monitor LCD/LED, instalat în interiorul mijloacelor de transport pentru transmiterea informațiilor publi-media;

Toate aceste sisteme vor fi gestionate prin intermediul CGMT, și vor fi compatibile cu sistemele existente la utilizator. Costurile de integrare vor fi suportate de Furnizor.

Toate sistemele ITS vor fi integrate cu cele existente la operatorul de transport public din Iași.

Toate aplicațiile software trebuie să prezinte un grad de 100 % integrare cu aplicațiile existente pe

flota operatorului public CTP Iasi SA, cu costuri zero de integrare din partea beneficiarului. Prin montarea acestor echipamente (care se va face cu aprobarea și la nevoie cu asistența tehnică a furnizorului de autobuze) autobuzele nu își vor pierde / diminua perioada de garanție oferită. Transmișiile de date necesare sistemelor instalate pe autobuze vor fi asigurate printr-o singură cartelă SIM / maxim două, utilizând router/route-re dedicate.

11.3. Sistemul informatic de gestiune (SIGDE) prin CAN

Autobuzul electric va avea sistem integrat de gestiune și diagnosticare electronică prin rețeaua CAN (numit prescurtat SIGDE).

Sistemul integrat de gestiune și diagnosticare electronică, compus în principal din hardware și software și rețea CAN multiplex, va integra, subsisteme gestionate la rândul lor electric și electronic. Poate avea funcții de comandă, control parametrizare, transport de date și diagnosticare.

SIGDE va fi flexibil, disponibil pentru up-grade-urii ale software-ului și integrării în cadrul lui a noi funcții aferente unor sisteme adăugate ulterior și va asigura transferul de date către Computerul de Gestionare și Management Trafic (CGMT) și către alte echipamente.

Principalele subsisteme electrice, electronice, de automatizări ale sistemelor mecanice ale autobuzului electric vor fi integrate cu acesta (tabloul de bord, computerul de bord, CGMT, motor, frână, suspensie, uși, instalații climatizare, iluminare, semnalizare etc.) în sensul schimbului de informații, al comandării, sau al controlului anumitor parametri.

Alături de alți parametri generali, prin intermediul SIGDE trebuie furnizate și valorile pentru consumul de energie al autobuzului electric și energia recuperată.

Contorul consumului de energie va fi nerresetabil de personalul neautorizat. Datele vor fi puse la dispoziție și în format electronic în vederea interfațării cu alte aplicații.

Valoarea consumului de energie al autobuzului electric și energia recuperată vor fi furnizate în valori absolute (ex: kWh pe un interval de timp, din data, ora... până în data, ora), în valori raportate medii (ex: kWh/100 km sau kWh/anumite intervale cerute) și opțional puterea absorbită în valori instantanee. Datele vor fi puse la dispoziție și în format electronic în vederea interfațării cu alte aplicații.

Conectivitate: SIGDE va asigura transferul de date către CGMT și către alte echipamente. Se vor asigura interfețe și legături standardizate pentru transferul de date (conectori specializați, RS232, USB, etc.).

Ofertantul va prezenta arhitectura întregului sistem informatic instalat pe autobuzul electric cât și arhitectura la nivelul locațiilor fixe (garaj, modul de comunicare, etc) și descrierea funcționalităților software pentru echipamentele instalate în autobuzul electric cât și a software-lui de prelucrare statistică.

Ofertantul va asigura un laptop pentru diagnoză cu software și conectica aferente pentru diagnosticarea sistemelor de control ale autobuzului electric

Autobuzele vor fi dotate cu un Computer de Gestionare și Management Trafic sau echivalent (CGMT), caracteristică GPS, echipament Wi-Fi și comunicare online.

Autobuzele electrice vor fi dotate cu computer de gestiune management trafic (CGMT), cu funcții GPS, echipament Wi-Fi și comunicare online.

Monitorul și tastatura integrată a CGMT se va instala în cabina de conducere, într-un loc ușor accesibil și cu vizibilitate maximă pentru conducătorul auto.

CGMT trebuie să îndeplinească următoarele cerințe tehnice minimale:

- Procesor: minim 1,6 GHz
- Memorie RAM: minim 4 GB
- Touchscreen tip capacitiv: rezoluție minima 1024x600 pixeli, anti-vandal (anti-zgâriere),

- Diagonală: minim 10 inch
- Luminozitate ajustabilă: minim 300 cd / m²
- Tastatură: minimum 5 taste programabile cu iluminare pe fundal cu lumină LED
- Carcasă: Metalica
 - Sistem de operare: Linux sau orice alt sistem de operare echivalent (ex. Windows CE, Windows 7, etc.), cu condiția ca acestea să nu genereze costuri ulterioare legate de instalarea altor aplicații pentru integrarea în sistemele existente: Controlul traficului urban (UTC); Managementul transportului public (PTM); Localizarea Vehiculului în mod automat prin satelit (AVL).
- Capacități de extindere:
 - IEEE 802.11b / g WLAN
 - GPS
 - GPRS / CDMA / HSDPA
- Aporturi / randamente:
 - Memorie: CompactFlash de tipul II minim funcția 1
 - Port COM: minim 2 x RS-232/422/485 (configurabil)
 - USB: cel puțin 2x USB2.0
 - LAN: 10/100 Mbps minimum 1 x RJ-45 Ethernet prin intermediul extensiei conectate la un număr de validatoare.
 - Difuzor: incorporat 1W
 - GPS: (inclus) 50 canale GPS cu conector SMA
 - CAN Bus
 - WWAN: HSDPA modem Quad-band
 - WLAN: IEEE802.11b / g cu conector SMA
- Antenă:
 - operare obișnuită:
 - 802.11 WiFi: 2400-2485 MHz
 - GPS: 1575.42 MHz +/- 2
 - GPS: minimum 26 dB
 - Intervalul de temperatură: -30 ° C la + 80 ° C
 - Instalare: capota vehiculului
 - Rezistență la peria de spălare a vehiculului
- Alimentarea:
 - Alimentare la rețea: 9 36 VDC
 - Compatibil pentru vehiculele comerciale
 - Cheie de contact Pornit / Oprit
 - Întârziere la puterea de pornire (implicit 2 secunde)
 - Întârziere la oprire (implicit 5 secunde)

Computerul gestionează managementul traficului trebuie să fie alcătuit din minim 4 module funcționale:

- Modul de măsurare consum energie electrică consumată și recuperată - afișarea se va face pe display fără posibilitatea resetării de către conducătorul auto (inclusiv informații privind funcționarea sistemelor de climatizare/încălzire) ;
- Modul de comandă pentru sistemul de informare audio-video al călătorilor;
- Modul de interfațare și comunicație wireless precum și modul de comunicație online și comunicare Multiplex;
- Modul de controlare călători.

Programul managementului computerizat al traficului trebuie să includă licențe pentru modificare a rutelor de trafic prin intermediul antenei WLAN, a anunțurilor vocale și a orarului. Furnizorul va realiza, pe propria cheltuială, orice adaptare a echipamentelor / programelor / comunicațiilor pentru a asigura integrarea sistemelor ITS autobuzelor livrate în sistemul UTC și PTM existent în Iași, respectiv sistemele AVL și E-ticketing.

Toate aplicațiile software trebuie să prezinte un grad de 100 % integrare cu aplicațiile existente pe flota operatorului public CTP Iași SA, cu costuri zero de integrare din partea beneficiarului.

Managementul traficului computerizat va putea fi utilizat în viitor atât pentru schimbul de informații legat de intersecțiile UTC, cât și în cadrul modulului online și va putea pune în aplicare aplicații specifice PTM.

CGMT va furniza baza de date preluate de la SIGDE, poziționarea GPS, informațiile pentru pasageri, numărul pasagerilor, comunicația online etc.

Logarea la CGMT se va realiza pe două nivele pe bază de acces cu parolă, iar user-ul individualizat va avea cel puțin următoarele drepturi:

Administrator (personal autorizat):

- Selecționarea depoului / autobuzului
- Setarea numărului de inventar al vehiculului
- Vizualizarea tuturor parametrilor de monitorizare
- Selecționarea rutei (linia de transmisie, cursa specială, retragerea etc.)
- Selectarea locației curente

Utilizator (șofer):

- Selecționarea rutei (linia de transmisie, cursa specială, retragerea etc.)
- Selectarea locației prezente
- CGMT va trebui să îndeplinească următoarele funcții:
- colectarea datelor și statisticilor din cadrul sistemului SIGDE pentru asigurarea întreținerii preventive a autobuzului;
- alertarea șoferului și a personalului de întreținere cu privire la problemele operaționale ale autobuzului;
- operarea și controlul audio și video a sistemului de informare a pasagerilor;
- urmărirea locației autobuzului prin GPS și măsurarea distanțelor parcurse;
- comunicarea și interacțiunea cu alte sisteme (contorizare cursă etc.);
- informațiile privind orarul șoferului și conformitatea;
- comunicarea radio dintre șofer și dispecer prin intermediul mesajelor ad-hoc sau al celor predefinite;
- Calculatorul trebuie să fie compatibil cu cel puțin următoarele metode de transferare a datelor (conectivitate):
- Comunicarea datelor prin interfață wireless (WLAN) și alte tehnologii wireless (exclus cele infraroșii);
- Transferul de date prin interfață în regim online pe frecvența utilizării gratuite (sau la un cost redus);
- Comunicarea datelor prin interfață USB și Ethernet 10/100 Mbps, RJ45;
- Cablu serial - RS232 (și, opțional, 485 etc.);

Sistemul va fi de tipul "open", și va fi integrat în cadrul sistemelor existente, implementate la nivelul operatorului de transport public. Toate sistemele ITS trebuie să prezinte un grad de 100 % integrare cu aplicațiile existente pe flota operatorului public, cu costuri zero de integrare din partea beneficiarului

11.4. Magistrala de date a autobuzului electric

Autobuzul electric va fi dotat cu o magistrală de date standardizată (CAN) care să permită computerului de bord să comunice cu toate echipamentele și instalațiile de pe autobuzul electric care trebuie să fie monitorizate în sistem multiplexare și conectate direct la calculatorul de bord.

În timpul operării normale, conducătorul auto va putea vedea la bord diverși parametri și informații, astfel:

- Data și ora;
- Poziția;

- Stațiile următoare;
- Linie și tur;
- Destinația;
- Stare uși;
- Abaterea de la program;
- Timpul planificat de sosire în stații;
- Stare comunicație radio;
- Stare apel urgență;
- Notificare oră plecare în cursă;
- Abaterea de la orar;
- Cod activitate;
- Starea echipamentelor vehiculului.

Notă:

Transmisiile de date necesare sistemelor instalate pe autobuz vor fi asigurate printr-o singură cartelă SIM / maxim două, utilizând router/routere dedicate.

Autobuzul electric va fi echipat de către ofertant cu un sistem pentru internet gratuit Wi-Fi, pentru călători, fiind dotat cu router WI-FI separat pentru furnizare de servicii internet gratuit călătorilor.

Se vor respecta cerințele tehnice generale ale sistemelor, instalațiilor și echipamentelor electrice / electronice îmbarcate solicitate.

11.5. Sistem de validare a titlurilor de călătorie

Autobuzele vor putea fi echipate cu un echipament de ticketing compatibil cu sistemul integrat în sistemul propriu de ticketing al utilizatorului, constituit în principiu din:

- Validatoare (câte un validator pentru fiecare ușă de acces a călătorilor);
- Computer de bord;
- Tablou siguranțe;
- Echipament de comutație a semnalelor de date (1 bucată) etc.

Furnizorul de autobuze va pregăti din fabricație condițiile pentru montarea acestora, respectiv va prevedea locurile pentru montarea acestora și va monta conductoarele necesare (cablaje de alimentare și transmitere de date între validatoare și computer). Furnizorul autobuzelor va acorda asistență tehnică, dacă se va solicita, pentru montarea acestor echipamente, în scopul de a nu afecta instalațiile deja existente pe autobuze.

Se vor monta din fabrică cablurile de alimentare și cablurile de date, panourile de siguranțe echipate cu siguranțe, regulatoarele pentru tensiunea de 24 Vcc prevăzute cu diode de protecție (dacă acestea nu există), respectiv cu comutatorul on/off din cabina vatmanului.

Se va poziționa cablajul până la locul de amplasare al echipamentelor. Cablurile de date se vor sertiza la capete cu mufe, care să respecte standardul de mufă de tip B.

Autobuzele vor fi dotate cu validatoare, câte unul pentru fiecare ușă de acces, de tip EMV Level 3 ce utilizează card contactless (RFID) și card bancar.

Validatoarele trebuie să opereze conectate la CGMT. Astfel, utilizând una din interfețele de comunicare, se poate seta simultan, pe fiecare echipament de validare: codul vehicul, ora, data. Validatoarele trebuie să fie integrate, fără costuri suplimentare, în sistemul de e-Ticketing a utilizatorului.

Caracteristici tehnice minimale:

- Modul citire/scriere cartele fără contact ISO 14443 A, B
- Memorie:
 - SDRAM – minim 128 MB DDR2 SDRAM

- FLASH – minim 256 MB NAND FLASH
- EEPROM: 1 x 32 Kbit
- Interfețe minime:
 - 1 x Ethernet 10 Mbps
 - 1 x RS232
 - 1 x slot microSD
 - 1 x slot USB
- Audio:
 - player fișiere audio
 - difuzor integrat minim 2W
- Ecran LCD color:
 - Diagonala minim 7"
 - Rezoluție minimă 800 x 480
 - Luminozitate minimă 400 cd/m²
 - Ecran Touchscreen pe toată suprafața – trebuie să permită amplasarea de butoane în orice punct de pe suprafața ecranului
 - Rezistent anti vandalism, cu tehnologie „Projective capacitive”
 - Afișare în minim 65.000 culori
 - Ecranul trebuie să afișeze caractere diacritice și cifre de la 0 la 9 – minim 25 de caractere pe rând
 - Ecranul trebuie să permită afișarea de imagini grafice
- RTC - Battery Back up RTC
- Alimentare electrică: 24 Vcc nominal (min.18 Vcc, max. 36 Vcc, 1A max)
- Să asigure protecția datelor în caz de întrerupere a alimentării
- Cititor carduri fără contact ISO 14443A integrat, cu protecție anti-coliziune
 - Asigura citirea cardurilor Mifare 1K, Mifare 4K, Mifare Ultralight, carduri bancare duale EMV/Mifare
- Minim 2 x module securitate SAM
- Să realizeze validarea titlurilor de transport pe cartelă RF-ID Mifare Ultralight, Mifare 1K, Mifare 4K și carduri bancare
- Să poată realiza tranzacții EMV contactless fără modificări hardware, după realizarea protocoalelor aferente dintre Transurb SA și banca partenera
- Să includă următoarele protecții electrice:
 - protecție la suprasarcină;
 - protecție la supratensiune;
 - protecție la polarizare inversă.
- Să fie livrat împreună cu soclu pentru montare pe bare de diametru 30÷40mm. Soclul de montare trebuie să includă o memorie EPROM în care se înregistrează informațiile privind locația de instalare (adresa IP, linie vehicul etc) astfel încât procedura de înlocuire a unui validator să nu necesite operațiuni de configurare.
- Condiții de mediu:
 - Grad de protecție carcasa: minim IP32.
- Intrări: minim 2 de uz general, 1 pentru start/stop
- Ieșiri: minim 1 x contact releu comutabil
- I/O digitale: minim 2 configurabile cu referință la masa
- Ieșiri LED: 4 semnalizări LED pentru uz general
- Mecanism inteligent de pornire și oprire automată a sistemului de operare instalat pe validator

- Carcasa validatorului nu va avea organe de asamblare aparente
- Mecanism de zăvorâre care permite accesul autorizat folosind un card contactless dedicat

Cerințe funcționale care vor trebui îndeplinite de validatoarele furnizate:

- Să afișeze numărul de călătorii validate cu același card de călătorie.
- Să informeze călătorii la cerere privind valabilitatea titlurilor de transport de pe cartelele RF-ID de călătorie
- Să afișeze titlurile tarifare înregistrate pe card împreună cu valabilitatea sau soldul acestora.
- Să înregistreze controalele efectuate de echipele de control
- Să înregistreze pentru fiecare tranzacție de control următoarele informații: vehicul, linie, data, ora, număr, minut, titlu tarifar, număr de călătorii taxate din titlul respectiv.
- Să înregistreze pe cardul controlorului informațiile specifice sesiunii de control la apropierea cardului de orice validator aflat în starea comercială.
- Să treacă în starea de control, la prezentarea cardului de controlor la orice validator și confirmarea acestei acțiuni.
- Să activeze contul unui controlor la prezentarea cardului de controlor indiferent de starea în care se află validatorul (control sau comercial). Activarea unui cont de controlor va determina validatorul să înregistreze din acel moment toate controalele efectuate în contul aceluia controlor.
- Să înregistreze pe cardul de control informațiile necesare efectuării controlului electronic al titlurilor de călătorie.
- Să afișeze în starea control informația de validare pentru bilet

Dispozitivele nu vor permite validarea repetată/nesolicitată a cardurilor contactless, fiecare validare, începând cu a doua, este condiționată de cererea explicită a posesorului de card.

Validatoarele vor avea funcții de: validare, control, informare privind validările/controalele și mesaje multimedia.

11.6. Sistem de supraveghere video

Autobuzele electrice vor fi prevăzute cu o instalație de supraveghere video la interior și la exterior.

Sistemul va fi alimentat la instalația de electrică a autobuzului și va cuprinde minim 6 camere color, de înaltă rezoluție, tip dom, cu carcasă antivandalism amplasate după cum urmează:

- o cameră în lateral stânga pentru supravegherea în caz de accident a părții din stânga a vehiculului;
- o cameră în lateral dreapta pentru supravegherea zonei ușilor de acces călători;
- câte o cameră pe fiecare parte rigidă a salonului de călători, ce vor asigura supravegherea întregului habitacul;
- o cameră amplasată la postul de conducere cu focalizare pe direcția de mers;
- o cameră amplasată la partea din spate a autobuzului, pentru supravegherea acestuia. Unitatea de înregistrare video digitală, instalată pe fiecare autobuz, trebuie să conțină un hard disc amovibil de cel puțin 1 Tb, montată printr-un sistem de suspensie pentru absorbirea șocurilor specifice vehiculelor. Echipamentul de supraveghere video va dispune de memorie nevolatilă pentru înregistrarea evenimentelor pentru o perioadă de cel puțin 14 zile.

Toate camerele sistemului de supraveghere video vor fi astfel alese, încât să se asigure o imagine și o acuratețe clară a imaginilor.

Imaginile captate de către cele 6 camere trebuie să fie disponibile în timp real pe un display cu o diagonală între 7÷10 inch, montat la postul de conducere într-o zonă de vizibilitate pentru conducătorul auto, prin selecție din tastatură.

Camerele trebuie să detecteze și să avertizeze în mod automat acoperirea intenționată cu obiecte sau vopsea și să aibă răspuns rapid la schimbările de contrast pentru a oferi în orice condiții cele mai bune imagini.

În cazul activării sistemului de alarmă sau în caz de accident (senzor G), înregistrarea video va fi salvată și blocată pe hard disc și nu va fi suprascrisă, pentru o perioadă de 5 minute înainte și 5 minute după alarmare.

Pentru aceasta instalație în prețului oferit al autobuzelor trebuie să fie inclusă toată documentația, suportii necesari pentru montarea echipamentelor și cablajul aferent precum și software-ul, licența și hardware-ul necesare pentru configurare, mentenanță și descărcarea datelor.

Sistemul trebuie să fie livrat cu software specializat pentru analizarea și manipularea ușoară a materialului video.

Sistemul trebuie să dispună de ieșiri, care să poată să fie conectate la computerul de bord pentru a prelua date pentru semnalarea camerelor obstructionate și a erorilor în sistem sau informații GPS care să fie afișate la analiza imaginilor (localizarea vehiculului și intervalul orar). Această conexiune trebuie să fie într-un format comun, bine cunoscut. Conectivitate pentru transferul datelor înregistrate:

- sistemul va permite vizualizarea on-line a imaginilor furnizate de camere, cât și gestionarea/descărcarea de imagini din Unitatea de înregistrare video digitală, la distanță, printr-o rețea de date mobile (3G/4G)
- sistemul va asigura compatibilitate pentru transferul și salvarea datelor înregistrate la un PC staționar (RS232, prin interfața USB, WIFI sau alte metode);

Se va livra software și licența aferente pentru PC, pentru prelucrare și arhivare imagini înregistrate.

Se vor respecta cerințele tehnice generale ale sistemelor, instalațiilor și echipamentelor electrice / electronice îmbarcate solicitate.

11.7. Sistem numărare călători.

Autobuzele livrate vor fi echipate cu instalație de numărare a călătorilor (sisteme cu senzori inteligenți 3D matriciali și un analizor). Acesta va fi integrat cu sistemul de înregistrare al autobuzului și va permite urmărirea și înregistrarea numărului de călători transportați pe anumite intervale de timp, stație, linie, nr. vehicul etc.

Informațiile sistemului de numărare călători vor fi structurate în rapoarte după descărcarea datelor în pe server pentru a putea realiza simple analize. Senzorii 3D matriciali trebuie să detecteze doar călătorii (nu și alte obiecte) și să prevină erorile de numărare chiar și în condiții dificile (aglomerări la urcarea în vehicul sau șir de călători). Ei trebuie să asigure o fiabilitate și o stabilitate a numărării de minim 8 ani.

Precizia reală de măsurare a sistemului trebuie să fie de minim 98 %, fără prelucrări și corecții de software și evaluarea acestuia trebuie să fie privită ca o încercare la momentul acceptării. Trebuie realizată o reglare precisă a ariei de detecție a senzorilor de la ușile de acces pentru evitarea numărării pasagerilor care nu urcă sau coboară din autobuz. Sistemul nu va efectua numărări când ușile autobuzului sunt închise.

Conexiune: software-ul și interfețele de descărcare a datelor trebuie să fie prevăzute în ofertă și trebuie să fie livrate în cadrul contractului. Datele se vor descărca online pe server, în format transparent (csv. sau text simplu) cu posibilitatea utilizării acestora și în alte aplicații software.

Componentele din sistem trebuie amplasate astfel încât să nu fie accesibile călătorilor, să fie protejate antivandalism și să genereze automat mesaje de eroare la obturarea, defectarea sau avarierea senzorilor, funcționarea lor defectuoasă sau deteriorarea acestora. Sistemul trebuie să fie fără întreținere, să asigure după instalare precizia de numărare garantată, fără dereglări în timp, să

asigure un acces ușor al personalului de întreținere în caz de defectare.

Aceste instalații trebuie proiectate pentru utilizarea pe vehicule de transport public de călători, să fie destinate industriei automotivă, respectiv pentru activitatea de transport pasageri și să nu fie afectate de condițiile de mediu din România menționate la capitolul 5.1. Software-ul pentru PC trebuie să îndeplinească următoarele condiții minimale:

- interfață utilizator să fie în limba română;
- ușor de utilizat și de înțeles;
- să permită generarea de rapoarte cu caracter general cât și particularizate; Softul și licența aferentă se vor asigura de către ofertant și vor fi incluse în prețul ofertei. Se vor respecta cerințele tehnice generale ale sistemelor, instalațiilor și echipamentelor electrice / electronice îmbarcate solicitate.

11.8. Sistem informare - Panouri matriciale

Trebuie să fie asigurate următoarele elemente în vederea informării pasagerilor din interior și exterior:

- Panou frontal extern cu LED care indică numărul liniei prin trei poziții alfanumerice și destinația pe maxim două rânduri. Rezoluția minimă de 16 x 128 pixeli.
- Panou intern cu LED cu afișarea automată al următoarelor opriri, rezoluție minimă 16 x 128 pixeli.
- Panou extern cu LED, lateral pe partea dreaptă care afișează numărul liniei prin trei poziții alfanumerice și destinația pe maxim două rânduri, rezoluția minimă 16 x 128 pixeli.
- Panou în spate cu LED care afișează numărul liniei prin 3 caractere alfanumerice, cu rezoluție minimă de 16 x 32 pixeli,

Toate informațiile afișate vor fi în limba română.

Se vor respecta cerințele tehnice generale ale sistemelor, instalațiilor și echipamentelor electrice / electronice îmbarcate solicitate.

11.9. Sistem Audio Digital

Condițiile tehnice minimale pentru Sistemul Audio Digital sunt următoarele:

Funcționalități minimale:

- va asigura distribuția anunțurilor făcute de către conducătorul vehiculului către pasagerii aflați în salonul vehiculului, sau către pasagerii aflați în stație;
- va asigura distribuția anunțurilor automate, de tip stație curentă, stație următoare, etc. către pasagerii din salonul vehiculului și/sau către pasagerii aflați în stație;
- va asigura comunicarea "maini libere" dintre conducătorul vehiculului și corespondenții desemnați ai acestuia (dispecerat, supervizori, etc.) cu funcția de "echo cancellation";
- va asigura audierea de conținut audio pentru conducătorul vehiculului și/sau pasagerii;
- va asigura nivelul sonor optim/dinamic pentru fiecare zonă a vehiculului, inclusiv pentru zona adiacentă difuzoarelor exterioare, în funcție de zgomotul de fond al zonei respective;

Componente Sistem Audio Digital

Sistemul va cuprinde cel puțin următoarele componente:

- Un Microfon Digital care se va instala în cabina conducătorului vehiculului;
- Minim trei Amplificatoare Audio Digitale cu capacitatea de a măsura zgomotul ambiental din zonă în care sunt amplasate difuzoarele pe care le deservește - care se vor instala în vecinătatea difuzoarelor pe care le alimentează cu semnal audio, în cabina șoferului, în salonul pasagerilor și în exteriorul vehiculului, asigurând astfel trei canale audio independente;

Caracteristici tehnice

Microfon Digital

Procesare digitala a semnalului audio:

- Full duplex, stereo, Acoustic Echo Cancellation (AEC)
- Suprimare zgomot prin "Interference Canceller"
- Control programabil al castigului automat (AGC)
- Sensibilitate: minim -36dBFS
- Gama dinamica: minim 105dB;
- Raport semnal/zgomot: minim 69dB;
- Tensiune de alimentare: 9-36V curent continuu izolata galvanic;
- Protectie mediu: minim IP54

Amplificator Audio Digital

- Amplificator digital cu distorsiuni maxime 1% in sarcina de 4 ohmi;
- Microfon digital pentru masurare zgomot ambiental;
- Control automat al puterii in functie de nivelul masurat al zgomotului ambiental;
- Gama impedantei acceptate la iesirea audio: minim 3,2-16 ohm;
- Putere audio: minim 15W in impedanta de 4 ohm;
- Tensiune de alimentare: 9-36V curent continuu izolata galvanic;
- Protectie mediu: minim IP65

Difuzoare: distribuite atât la postul de conducere (minim 2) în compartimentul pentru călători (minim 6) cât și în exterior, în apropierea primei uși (minim 1) cu posibilitatea controlului independent al celor din cabina conducătorului vehiculului, al celor din compartimentul pentru călători și al celor amplasate în exterior. Difuzoarele amplasate în exteriorul vehiculului vor avea o protecție de mediu de minim IP65.

Sistemul Audio Digital va realiza anunțarea denumirilor stațiilor de pe fiecare linie, sincronizat, cu afișarea textului pe indicatorul interior vizual cu tehnologie LED. Sistemul Audio Digital va permite stabilirea unui canal de comunicare prin voce, prin intermediul modulului GSM din dotarea computerului ITS, pentru comunicarea conducătorului auto cu punctele de dispecerat. Conducătorul auto va putea apela numerele predefinite și va putea să fie apelat de la aceste numere. Numerele de apelare vor putea fi definite în computerul ITS care gestionează comunicațiile. Pentru apelare sau pentru a fi apelat, conducătorul auto va avea posibilitatea ca dintr-un meniu definit pe computerul ITS să poată apela destinațiile dorite sau să răspundă la apelurile primite. Pentru comunicare conducătorul auto va folosi Microfonul Digital și Difuzoarele din cabina conducătorului vehiculului. Deschiderea unui canal de comunicare voce de către conducătorul vehiculului nu va afecta anunțurile automate din compartimentul pentru călători.

Difuzoarele exterioare montate în apropierea primei uși, au drept scop anunțarea în exterior a liniei pe care se deplasează vehiculul și direcția de deplasare, pentru persoanele cu deficiente de vedere.

11.10. Sistemul informare - audio/video (multimedia)

Sistemul va fi utilizat pentru informarea pasagerilor și pentru afișarea difuzării spoturilor de publicitate prin intermediul unor monitoare amplasate în interiorul autobuzului electric. Acesta va fi alcătuit din: un ecran/monitor, un modem, un GPS și un mini-PC.

Monitorul va fi plasat în fața autobuzului, în apropierea cabinei frontale (în spatele șoferului), îndreptat înspre compartimentul călătorilor.

Sistemul va avea următoarele specificații minimale:

- Mini-PC: Dual Core, 1.5 GHz +; Memorie: Minim 2GB, DDR 3; Stocare: SSD, Minim 60 GB; Lan: 10/100/1000 MBps; Audio: Cel puțin 2 canale; Video: Serial (video prin IP);

Sistem de operare: Linux; Alimentare: regim de alimentare 9-36 V; Mufe: 2 USB 2.0/3.0; Modem: 3G / 4G, card SIM, GPS, Mini PCI-Express, Driver Linux (Ubuntu)

- Monitor: LCD , diagonală 21'5", Full HD Automotive, Intervalul de aport 9/36 V, Totul în unul (inclusiv pentru PC), transfer video prin Ethernet, Contrast: 500 - 1000 cd/m².

Funcționalitate audio/video :

- anunț vocal în funcție de locație (poziționare GPS) și afișaj;
- fișierele media vor fi încărcate în cadrul sistemului prin intermediul comunicațiilor de rețea WLAN, 3G/4G sau card de memorie (în funcție de mărimea fișierului ce urmează să fie încărcat).

Sistemul va fi furnizat cu licențele și accesoriile conexe astfel încât funcționalitatea să nu depindă de nici o achiziție ulterioară.

Se vor respecta cerințele tehnice generale ale sistemelor, instalațiilor și echipamentelor electrice / electronice îmbarcate solicitate.

11.11. Alte specificații

Autobuzele electrice vor fi echipate de către producător cu un sistem pentru internet gratuit Wi-Fi, pentru călători, fiind echipate cu router Wi-Fi separat pentru furnizare de servicii de internet gratuit călătorilor. Cartelele de date vor fi furnizate de utilizator.

Autobuzele electrice vor fi echipate de către producător cu o instalație electrică de alimentare cu tensiune continuă și stabilizată de + 5 V, cu conectori (prize) de tip port USB pentru încărcarea dispozitivelor electronice ale pasagerilor. Acești conectori (prize) USB trebuie să fie disponibile la toate locurile corespunzătoare scaunelor de la geam (pot fi incluse și variante prin care prin aceeași priză cu două mufe USB se asigură conectivitatea la două scaune de la geam adiacente), și în plus un conector (priză) cu două porturi USB în spațiul central opus ușii de la mijloc. Conectorii (prizele) vor fi concepute în așa fel încât înlocuirea acestora să poată fi realizată ușor.

11.12. Specificații tehnice anexate la ofertă

Pentru principalele instalații, sisteme și subsisteme, ofertantul va prezenta specificații tehnice detaliate, răspunzând tuturor cerințelor din Caietul de Sarcini. Ofertantul va prezenta detaliat modalitatea și echipamentele destinate încărcării cu energie a bateriilor autobuzelor electrice. Acestea vor fi disponibile pe piață la momentul semnării contractului.

11.13. Echipamente hardware și aplicațiile software aferente ofertei

Echipamente hardware și aplicațiile software incluse în prețul ofertei sunt următoarele:

- Echipamentul hardware și aplicațiile software pentru diagnoză, reglarea și ștergerea defecțiunilor memorate pentru toate componentele autobuzelor electrice (motor tracțiune, motor compresor, motor servodirecție, instalație de încălzire, instalație de climatizare, suspensie, frâne și protecție ABS/ASR, uși comandate cu microprocesor etc.).
- Aplicațiile software pentru echipamentele îmbarcate;
- Antenele GPS/GSM/GPRS/4G/5G/Wi-Fi montate pe autobuzele electrice, pentru transfer de date online și WLAN;
- Se vor livra aplicațiile software și interfețele de actualizare/descărcare a datelor de la distanță;
- Aplicațiile software pentru configurarea traseelor, a stațiilor pentru fiecare traseu, a afișării traseelor, a anunțării stațiilor de pe fiecare traseu sau a anunțurilor cu caracter publicitar;
- Aplicațiile software pentru verificarea consumului de energie electrică;

- Aplicațiile software pentru compatibilizarea sistemului CGMT cu sistemul de calculare situate la locurile de descărcare a datelor;
- Echipamentul hardware și aplicațiile software pentru diagnoza, reglarea și ștergerea defecțiunilor memorate;
- Echipamentul hardware și aplicațiile software pentru diagnoză separat pentru subansamblurile asigurate de către subfurnizorii producătorului și care nu sunt integrate în sistemul general de gestiune și diagnoză electronică a autobuzelor electrice;
- Toate aplicațiile software vor fi livrate cu softul de bază și licențele acestora, pe suport magnetic (CD, DVD, card de memorie, USB etc.) și vor fi upgrade-ate pe cheltuiala ofertantului pe toata durata de viață a autobuzelor electrice;
- Aplicațiile software dedicate informării vor livra rapoarte pe baza informațiilor stocate care vor putea fi descărcate în formate compatibile CSV, XML, XLS.

12.Reguli pentru verificarea calității

Vor fi conforme cu prevederile Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare:

- Entitatea 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, care fac obiectul achiziției cu cerințele sau criteriile stabilite prin specificațiile tehnice, factorii de evaluare sau condițiile de executare a contractului;
- În cazul prevăzut la alineatul (1) în care entitatea 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;
- În sensul alineatelor (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 nr. 765/2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor, cu modificările și completările ulterioare.

12.1. Condiții de verificare a calității

Încercările la care vor fi supuse autobuzele electrice și metodele de verificare pentru determinarea condițiilor de verificare a calității sunt următoarele (Anexa 3):

- Conformitatea materialelor și a subansamblurilor utilizate;
- Caracteristicile constructive și funcționale ale echipamentelor de pe autobuzele electrice;
- Confortul ambiental;
- Indicatorii de fiabilitate și Performanțele funcționale;
- Condițiile privind securitatea în exploatare.

Producătorul și ofertantul autobuzelor electrice va asigura din punct de vedere calitativ, funcționarea și exploatarea normală a autobuzului electric în depline condiții de siguranță a circulației de la utilizator. Piese componente vor fi în mod obligatoriu, în conformitate cu documentația elaborată de către societatea constructoare prezentată în ofertă.

Recepționarea cantitativă și calitativă a autobuzelor electrice se va face la utilizator, de către reprezentanți ai furnizorului, ai beneficiarului și ai utilizatorului, respectând prevederile referitoare la caracteristicile tehnice generale ale autobuzului electric din Caietul de Sarcini. Reprezentanții

beneficiarului au dreptul de a participa la toate controalele intermediare și finale ale produsului. Unitatea constructoare va asigura condiții corespunzătoare pentru efectuarea controlului, punând la dispoziția personalului de control, documentația tehnică necesară, aparate de măsură și control, dispozitivele, sculele și verificatoarele examinate metrologic, precum și spațiile în care să își desfășoare activitatea de control.

13. Marcare, conservare, ambalare, transport, depozitare

13.1. Marcare

Fiecare autobuz electric va avea montat frontal în interior, pe peretele vertical, în partea dreaptă, o tăbliță indicatoare conform Regulamentului UE 19/2011 privind cerințele pentru omologarea de tip referitoare la plăcuța producător regulamentară și la numărul de identificare al vehiculului și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate.

13.2. Conservare, ambalare și livrare

Autobuzele electrice vor fi conservate și ambalate corespunzător modului de transport pe răspunderea și pe costurile ofertantului. Livrarea și predarea finală a autobuzelor electrice se va efectua de către ofertantul declarat câștigător, care a semnat contractul, pe costurile acestuia, respectând termenele de livrare specificate.

Durata contractului este de 30 de luni de la semnarea acestuia de ambele părți.

Furnizorul se obligă să livreze autobuzele electrice în termen de maxim 30 luni de la data transmiterii ordinului de începere a contractului. Stațiile de încărcare rapidă/lentă vor fi livrate anterior.

Livrarea produselor achiziționate se va face în două etape principale:

- prima etapă se referă la livrarea și instalarea stațiilor de încărcare pe amplasamentele deja pregătite: stațiile trebuie să fie livrate și instalate cu cel puțin o lună înainte de livrarea autobuzelor electrice;
- a doua etapă se referă la livrarea autobuzelor electrice, care se desfășoară pe o perioadă de 30 luni de la data transmiterii ordinului de începere, cu o frecvență de maxim 4 autobuze / 3 luni

Inițial va fi furnizat un vehicul pentru probe/acceptare în luna L dar nu mai târziu de luna 12, urmând apoi ca livrările în bloc să continue începând cu luna L+1;

Ordinul de începere a livrării produselor se va transmite numai după ce furnizorul a făcut dovada constituirii garanției de bună execuție.

Termenul de furnizare a produselor, conform prevederilor legislației în vigoare, se stabilește prin Grafic termene de livrare - Anexa 5.

Totodată, ofertantul declarat câștigător și care a semnat contractul se obligă să respecte și termenul comercial de livrare DDP (Delivered Duty Paid-Franco destinație vămuit), conform INCOTERMS 2022.

Livrarea autobuzelor electrice se va face la sediul utilizatorului, unde împreună cu specialiștii beneficiarului și ai utilizatorului se va efectua un parcurs de probă urmărindu-se clauzele prevăzute cu privire la recepția autobuzelor electrice în Caietul de Sarcini, respectiv toate condițiile specificate în procesul verbal de recepție cantitativă.

Adresa de livrare pentru autobuzele electrice corespunzătoare autobazei/garajului operatorului de transport în comun este prezentată în Anexa 4.

La livrare se semnează recepția cantitativă (Anexa 2). Probele se fac în traseu fără călători și apoi cu călători pentru verificarea tuturor funcționalităților autobuzelor electrice. Dacă nu există defecțiuni sau obiecții, la sfârșitul parcursului de probă se va semna procesul verbal de recepție calitativă a autobuzelor electrice (Anexa 3), dată de la care va începe perioada de garanție.

La livrarea primului autobuz electric, se va preda întreaga dotare tehnică, SDV-istica specifică, echipamentele IT, logistica pentru diagnoză, hardware și software prevăzute în prezentul Caiet de Sarcini, precum și toată documentația de însoțire în limba română. Dacă Anexa 2 a fost semnată fără obiecțiuni din partea beneficiarului, furnizorul poate solicita acceptarea facturii pentru autobuzele electrice la plată.

14.Documentația de însoțire

14.1. Documente pentru fiecare autobuz electric

Fiecare autobuz electric va fi însoțit de următoarea documentație tehnică în limba română:

- Manualul de exploatare/conducere autobuz electric, pentru conducătorul auto;
- Carnetul de service, pașaportul de service;
- Certificatul de garanție;
- Certificatul de conformitate (CoC) în limba română emis de către ofertant și care certifică faptul că vehiculul fabricat este conform cu tipul de vehicul omologat;
- Cartea de identitate a autovehiculului, eliberată de RAR;
- Cartela de date (echiparea autobuzului electric cu agregatele principale: serii, marcă, tip agregate);
- Copiile semnate și stampilate de către furnizorul autobuzelor electrice ale certificatelor de conformitate, cu mențiunea „Conform cu originalul”, pentru subansamblurile principale (motor tracțiune, motor compresor, motor servodirecție, compresor, punți, caseta de direcție, pompa servodirecție, ITS etc.);
- Manualul de exploatare pentru dotările auxiliare;

14.2. Documente pentru întreg lotul de autobuze electrice

Următoarele documente vor fi asigurate într-un exemplar pentru întregul lot de autobuze electrice:

- Copiile cu semnătură electronică extinsă, după certificatul de omologare a autobuzelor electrice livrate, respectiv certificatele de conformitate sau de omologare, pentru principalele sisteme și subsisteme, agregate, (motoare, punți, echipamente IT etc.), emise de producători și/sau laboratoare agreate în UE.

Următoarele documente vor fi asigurate în limba română, câte 3 exemplare pe suport de hârtie și în câte 3 exemplare pe suport magnetic (CD, DVD, card de memorie, USB etc.) pentru:

- Manualul de conducere și exploatare;
- Manuale de întreținere planificată (operațiile de întreținere planificată pentru toate instalațiile și subansamblurile autobuzelor electrice și intervalele de efectuare);
- Manuale de reparații (operațiile de reparații pentru toate instalațiile și subansamblurile autobuzelor electrice);
- Catalogul de piese de schimb și consumabile, actualizat pe marcă, tip și lot de fabricație, în limba română sau engleză (utilizabil pe computer cu aplicația software), care va conține lista

- furnizorilor agreați, inclusiv up-grade gratuit pe toată durata de viață a autobuzelor electrice. Catalogul pieselor de schimb va prezenta componentele menționate ale autobuzelor electrice, ale stațiilor de încărcare pe grupuri și coduri de identificare codurilor de identificare pentru toate piesele de schimb inclusiv desene cu poziționarea fiecărei piese în ansamblu;
- Acces gratuit pe toată durata de viață a autobuzului electric la sursa de informații tehnice online acordată reprezentanțelor service ale ofertantului;
 - Desene de ansamblu (structura de rezistență, înveliș exterior, înveliș interior și tehnologia de asamblare pentru reparații accidentale);
 - Schemele instalației electrice, a tablourilor electrice (a conexiunilor, a siguranțelor de protecție și a destinațiilor), a cablajelor și conectorilor;
 - Schema instalației pneumatice;
 - Schema instalației de încălzire a autobuzului electric;
 - Schema instalației de climatizare (aer condiționat);
 - Schema instalației de ungere cu punctele de gresare (dacă este cazul);
 - Manualul de utilizare și programare a instalației de informare călători, inclusiv aplicațiile software cu interfață utilizator în limba română;
 - Manualul de diagnosticare OBD (codurile de defecte și modul de remediere);
 - Manuale pentru dotări, instalații și echipamentele IT;
 - Lista completă cu SDV-istica necesară realizării diagnosticării, verificărilor, reglajelor, întreținerii și reparației pentru toate componentele autobuzelor electrice;
 - Nomenclatorul cu manopera normată pentru activitatea de întreținere planificată;
 - Nomenclatorul cu manopera normată pentru activitatea de reparații;
 - Lista cu cantitățile, tipul și specificațiile produselor utilizate pentru lubrifierea instalațiilor și echipamentelor, producătorii, periodicitatea operațiilor de ungere, filtrele necesare etc.

15. Școlarizarea personalului de întreținere (serviciile de training)

Ofertantul va realiza pe cheltuiala proprie instruirea personalului de întreținere și reparații al utilizatorului, precum și autorizarea personalului de către reprezentantul producătorului pentru a efectua lucrări de întreținere, mentenanță și reparații pe marca de autobuz electric contractată, (Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2131/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de reparații, de întreținere, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere, precum și de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz - RNTR 9, cu modificările și completările ulterioare) pentru:

- Diagnosticare, întreținere și reparare sisteme mecanice (punți, direcție, frâne etc.);
- Diagnosticare, întreținere și reparare sisteme electrice și electronice;
- Întreținere, reparare caroserie (înveliș exterior, interior compartiment pentru călători, geamuri etc).

Pentru personalul tehnic cu calificare superioară (responsabilii cu logistica, întreținerea și reparațiile) se va efectua conform următorului program (numărul de specialiști este indicat orientativ ca o valoare medie per oraș, pentru orașele din proiect):

- Minim 3 specialiști pe o perioadă de minim 2 zile lucrătoare pentru autobuzul electric ca ansamblu;
- Minim 3 specialiști pe o perioadă de minim 2 zile lucrătoare pentru motoarele de tracțiune, și echipamentul de tracțiune (invertoare);
- Minim 2 specialiști pe o perioadă de minim 2 zile lucrătoare pentru compresor;
- Minim 2 specialiști pe o perioadă de minim 2 zile lucrătoare pentru punți, sistemul de frânare

- și sistemul de suspensie;
- Minim 2 specialiști pe o perioadă de minim 3 zile lucrătoare pentru echipamente electrice, electronice și diagnosticare sisteme;
- Minim 2 specialiști pe o perioadă de minim 2 zile lucrătoare pentru sistemele îmbarcate;
- Minim 3 specialiști pentru o perioadă de minim 2 zile lucrătoare pentru echipamentele bateriilor electrice, sistemul de încărcare a acestora, respectiv lucrări specifice de întreținere a acestor echipamente etc.
- Minim 5 muncitori pentru revizii tehnice planificate;
- Minim 5 muncitori pentru diagnosticare și reparații curente;
- Minim 5 muncitori pentru lucrări la caroserie și la modulul ușilor de acces;
- Minim 10 de conducători auto instructori;
- Minim 5 muncitori pentru întreținerea bateriilor electrice și a stațiilor de încărcare.

Școlarizarea specialiștilor utilizatorului pentru activitatea de întreținere și reparații se va face de către ofertantul declarat câștigător, eventualele costuri asociate fiind incluse în prețul ofertei. Procesul de instruire se va desfășura la furnizor, la utilizator sau la un service autorizat de către furnizor și agreat de utilizator.

Pentru personal tehnic de execuție (muncitori) cursurile de instruire pentru activități de revizii, reparații, inspecții, lucrări caroserie, instruirea conducătorilor auto se va desfășura în locațiile utilizatorului.

Locul de instruire se va stabili de comun acord de către furnizor și utilizator în condiții avantajoase pentru ambele părți, după semnarea contractului de furnizare și nu mai târziu de 4 săptămâni de la furnizarea primului autobuz electric.

16. Garanții

Ofertantul va prezenta o descriere detaliată a modului de realizare a activității de asistență tehnică și service în perioada de garanție (Legea nr. 449/2003 privind vânzarea produselor și garanțiile asociate acestora, republicată, cu modificările și completările ulterioare).

Ofertantul se va angaja obligatoriu în ofertă la următoarele garanții:

- a) Garanția funcționării autobuzelor electrice: minim 500.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare. Garanția se referă la autobuzul electric în ansamblu și la toate componentele acestuia (altele decât cele de mai jos). Ofertantul va lua în calcul un parcurs mediu anual de 100.000 km/autobuz electric.
- b) Garanții ale subansamblurilor, diferite de cea a autobuzului electric:

Caroserie	Minim 8 ani
Podea și covor podea inclusiv sistem de lipire	Minim 8 ani
Anvelope	Minim 120.000 km
- Bateriile electrice	Minim 5 ani
Sistemul de informare călători etc	Minim 5 ani

Principalele subansambluri vor avea o durată medie de bună funcționare fără reparații generale:

Unitățile electrice de tracțiune, compresor, servodirecție	minim 500.000 km
Puntea față	minim 500.000 km
Puntea spate	minim 500.000 km
Componentele de cauciuc	minim 8 ani
Discurile de frână:	minim 300.000 km

- c) Garanția funcționării stațiilor de încărcare (stații de încărcare lentă și stații de încărcare rapidă) – minim 5 ani

Autobuzele electrice vor avea o durată de bună funcționare de minim 15 ani, respectiv o durată de utilizare fără reparație generală de minim 8 ani.

În cazul în care, furnizorul nu își îndeplinește la termen obligațiile asumate prin oferta tehnică / specificațiile tehnice sau le îndeplinește necorespunzător, atunci achizitorul are dreptul de a percepe dobânda legală penalizatoare prevăzută la art.3 alin 2¹ din OG nr. 13/2011 privind dobânda legală remuneratorie și penalizatoare pentru obligații bănești, precum și pentru reglementarea unor măsuri financiar-fiscale în domeniul bancar, cu modificările și completările ulterioare. Dobânda se aplică la valoarea bunurilor nefurnizate sau furnizate necorespunzător pentru fiecare zi de întârziere, dar nu mai mult de valoarea contractului.

În cazul în care achizitorul, din vina sa exclusivă, nu își onorează obligația de plată a facturii în termen de 30 zile de la data primirii a facturii, furnizorul are dreptul de a solicita plata dobânzii legale penalizatoare, aplicată la valoarea plății neefectuate, în conformitate cu prevederile art.4 din Legea 72/2013 privind măsurile pentru combaterea întârzierii în executarea obligațiilor de plată a unor sume de bani rezultând din contracte încheiate între profesioniști și între aceștia și autorități contractante dar nu mai mult decât valoarea contractului.

17. Penalizări și moduri de rezolvare a defecțiunilor în termenul de garanție

În propunerea tehnică, ofertantul va prezenta modul de consemnare și de rezolvare a defecțiunilor tehnice apărute în perioada de garanție.

Ofertantul va prezenta un angajament ferm privind timpul de rezolvare a defectelor reclamate în perioada de garanție. Constatarea defectelor se va face de către reprezentantul beneficiarului în prezența reprezentantului ofertantului.

În cazul neprezentării într-un interval de maxim 48 h a reprezentantului ofertantului declarat câștigător pentru constatare, reprezentantul beneficiarului va întocmi unilateral procesul verbal de constatare pe care-l va trimite prin fax/e-mail ofertantului declarat câștigător. Notificarea defecțiunii către ofertant se va face imediat după constatare prin fax/e-mail și prin avizarea telefonică a reprezentantului de service al ofertantului.

Dacă durata imobilizării în cadrul garanției depășește 2 zile calendaristice, garanția autobuzului electric va fi prelungită cu numărul zilelor de imobilizare. Pentru defecțiunile apărute în termen de garanție care produc accidente soldate cu pagube materiale și/sau vătămarea corporală a călătorilor sau a personalului de exploatare, ofertantul declarat câștigător va suporta daune directe și indirecte conform prevederilor contractului. Pentru defecțiunile apărute în perioada de garanție în urma cărora utilizatorul nu poate realiza venituri din cauza imobilizării autobuzului electric se vor percepe daune directe și indirecte. Remedierea defecțiunilor în termen de garanție se va realiza fără penalizări în maxim 24 ore pentru intervențiile care nu necesită demontări de agregate/echipamente și în maxim 48 ore pentru intervențiile care necesită demontări de agregate/echipamente de la întocmirea notificării transmise, către ofertant. În cazul în care remedierea în termenul de garanție nu se realizează la termen, ofertantul va plăti daune calculate conform clauzelor ce vor fi prevăzute în contractul de achiziție. Fiecare autobuz electric în parte va fi disponibil un număr de 340 zile pe an din totalul de 365.

Nu se consideră defecțiuni în termen de garanție, defecțiunile cauzate de accidente de circulație sau actele de vandalism.

În situația în care nu există în stocul din autobază piese vitale cu valoare mică sau materiale

consumabile (uleiuri, unsoari, lichide, becuri, curele, filtre etc.), materiale care pot fi înlocuite de către personalul autorizat al utilizatorului, autobuzele electrice vor fi declarate indisponibile din momentul anunțării și inapte de traseu. Pentru acestea beneficiarul va percepe penalizări.

18. Activitatea de întreținere și mentenanță

18.1. Activitatea de întreținere și mentenanță zilnică

Prin activitate de întreținere și mentenanță zilnică se înțelege totalitatea lucrărilor executate de utilizator de tipul:

- Inspecție tehnică zilnică pentru verificarea stării normale de funcționare a autobuzelor electrice;
- Înlocuirea de componente vitale cu valoare mică sau a materialelor consumabile (uleiuri, unsoari, lichide, becuri, curele, filtre etc.), conform legislației în vigoare în România privind circulația rutieră și transportul public de călători.

Activitatea de întreținere și mentenanță zilnică se va desfășura în totalitate în autobaza utilizatorului. Manopera va fi executată de personalul utilizatorului, pe cheltuiala utilizatorului. Toate consumabilele necesare activității de întreținere și mentenanță zilnică sunt în sarcina ofertantului pentru toată perioada de garanție și vor fi livrate eșalonat pe cheltuiala acestuia (completări ulei/lubrifianți, antigel, becuri, curele, care au o durată de viață sub termenul de garanție al autobuzului electric, respectiv 500.000 km sau 5 ani).

Personalul responsabil pentru aceste categorii de activități va fi instruit și autorizat de ofertant și va avea capacitatea de a înlocui piesele defecte care prin simpla înlocuire nu conduc la imobilizarea autobuzului electric cum sunt: becuri, curele, etc., cât și completarea cu lichide tehnologice sau alte materiale consumabile. Ofertantul are obligația de a constitui un stoc minim cu aceste componente necesare activității de întreținere și mentenanță zilnică, în autobaza destinată autobuzelor electrice. Din stocul minim se poate asigura mentenanța pe o perioadă de 3-6 luni.

18.2. Activitatea de întreținere și mentenanță planificată

Oferta va conține procesul de întreținere planificată din care să reiasă periodicitatea, operația efectuată, piesele care vor fi înlocuite preventiv, consumabilele, timpii alocați pentru manoperă. Prin activitate de întreținere se înțelege totalitatea lucrărilor cerute în planul de revizii planificate ale autobuzelor electrice în funcție de rulajul și de timpul de exploatare ale acestora. Activitatea se va desfășura în totalitate în autobaza utilizatorului. Lucrările vor fi executate de personalul utilizatorului, instruit și școlarizat de ofertant și sub supravegherea și răspunderea reprezentantului ofertantului. Costurile manoperei executate de personalul utilizatorului vor fi suportate de utilizator.

Toate consumabilele necesare activității de întreținere și mentenanță planificată sunt în sarcina ofertantului pentru toată perioada de garanție și vor fi livrate eșalonat pe cheltuiala acestuia. Ofertantul va pune la dispoziție piesele și materiale consumabile (becuri, ulei pentru completare, antigel și alți lubrifianți, curele etc.) care în caz de defectare pot conduce la imobilizarea autobuzului electric.

Ofertantul va include în prețul ofertei toate materialele și reperatele consumabile care vor fi înlocuite inclusiv lubrifianți, filtre, becuri etc., pentru 500.000 km sau 5 ani /autobuz electric de la punerea în funcțiune. Acestea vor fi furnizate de către ofertant pentru toată perioada de garanție, fără nici un cost pentru beneficiar.

Prin reperate și materiale consumabile și de mare uzură se înțelege totalitatea materialelor și reperelor

care au o perioadă de utilizare normală în exploatare mai mică decât perioada de garanție (antigel, uleiuri, unsoari speciale, freon, apă distilată, alte lichide tehnologice, amortizoare, plăcuțe de frână, perne de aer, lamele ștergător parbriz, curele transmisie etc.).

Seturile de filtre pentru climatizare se vor schimba după un parcurs de maxim 30.000 km pentru un autobuz electric.

Ofertantul va livra în funcție de necesități, începând cu prima tranșă de autobuze electrice livrate, la sediul utilizatorului final, piesele și materialele necesare pentru buna desfășurare a activității de întreținere și reviziile planificate pentru întreaga perioadă de garanție. Ofertantul va completa o declarație privind acceptarea introducerii acestei clauze în contract.

19. Activitatea de remediere a defecțiunilor

19.1. Activitatea de remediere a defecțiunilor ușoare (care se pot efectua în autobazele utilizatorului cu dotările și echipamentele existente) în termen de garanție din vina furnizorului

Prin activitate de remediere a defecțiunilor ușoare în termen de garanție din vina furnizorului se înțelege totalitatea lucrărilor necesare pentru aducerea autobuzelor electrice la parametrii normali de funcționare.

Activitatea de remediere a defecțiunilor în termenul de garanție din vina furnizorului se desfășoară în totalitate în autobaza utilizatorului.

Lucrările vor fi executate de personalul ofertantului declarat câștigător pe cheltuiala și pe răspunderea acestuia.

Toate reperatele și consumabilele necesare activității de remediere a defecțiunilor în termen de garanție sunt în sarcina furnizorului și vor fi livrate pe cheltuiala acestuia.

Prin reperate consumabile și de mare uzură se definește orice care are o perioadă de utilizare în exploatare (în condițiile de exploatare din capitolul 5) mai mică decât perioada de garanție menționată în Caietul de Sarcini. Acestea sunt în sarcina ofertantului și vor fi livrate de către ofertant, fără nici un cost pentru beneficiar pentru toată perioada de garanție.

19.2. Activitatea de remediere a defecțiunilor grele (care nu se pot efectua în autobazele utilizatorului cu dotările și echipamentele existente) în termen de garanție din vina furnizorului

Prin activitate de remediere a defecțiunilor grele în termen de garanție din vina furnizorului se înțelege totalitatea lucrărilor necesare pentru aducerea autobuzelor electrice la parametrii normali de funcționare și care nu pot fi remediate în autobaza utilizatorului cu dotările și echipamentele existente.

Activitățile de remediere a defecțiunilor grele în termen de garanție din vina furnizorului se vor desfășura în totalitate în locația de service a ofertantului.

Lucrările vor fi executate de personalul ofertantului pe cheltuiala și pe răspunderea acestuia. Toate reperatele și consumabilele necesare activității de remediere a defecțiunilor grele în termenul de garanție sunt în sarcina ofertantului și se vor efectua pe cheltuiala acestuia. Remedierea defecțiunilor în termenul de garanție, indiferent de felul în care dorește să procedeze ofertantul pentru remedierea defecțiunilor din vina sa, se va realiza în condițiile și performanțele inițiale declarate în ofertă. În caz contrar se vor aplica penalizările prevăzute în contract.

19.3. Activitatea de remediere a defecțiunilor care nu sunt imputabile furnizorului (tamponări sau comenzi de lucru ordonate de utilizator) și care nu pot fi remediate de utilizator

Prin activitate de remediere a defecțiunilor care nu sunt imputabile furnizorului în termenul de garanție se înțelege totalitatea lucrărilor necesare ordonate de utilizator pentru aducerea autobuzului electric la parametrii normali de funcționare, în cazul accidentelor de circulație sau de avarii neimputabile furnizorului.

Activitatea de remediere a defecțiunilor care nu sunt imputabile furnizorului (tamponări sau comenzi de lucru ordonate de utilizator) și care nu pot fi remediate de utilizator se vor desfășura în locația service a ofertantului.

Lucrările vor fi executate de personalul ofertantului și pe răspunderea acestuia, pe cheltuiala utilizatorului. Toate reperatele și consumabilele necesare acestor activități de remediere sunt în sarcina ofertantului și vor fi livrate pe cheltuiala utilizatorului.

Ofertantul va prezenta o descriere detaliată a modului de realizare a activităților de remediere în cazul unei solicitări de intervenție din partea beneficiarului (proforma). Pentru remedierea defecțiunilor neimputabile furnizorului, apărute în perioada de garanție, acesta are obligația de a furniza beneficiarului, la cerere, piesele și subansamblurile de schimb necesare indicând pentru fiecare reper în parte furnizorul și codul de producător.

20. Defecțiuni sistemice și vicii ascunse

Ofertantul va prezenta o descriere detaliată a modului de realizare a activităților de remediere pentru viciile ascunse cât și pentru alte defectele de material sau de proiectare în perioada de garanție și post-garanție.

Viciile ascunse sunt definite ca fiind deficiențe calitative ale produselor livrate sau ale lucrărilor executate, care existând în momentul predării bunului, nu au fost cunoscute beneficiarului și nici nu puteau fi descoperite de către acesta prin mijloace obișnuite de verificare, sau recepție și care fac ca bunul să nu poată fi întrebuițat conform destinației sale, ori ca întrebuițarea sa să fie într-o măsură micșorată, încât se poate presupune că dobânditorul nu ar fi contractat același preț dacă ar fi cunoscut deficiența. În cazul în care pe durata întregii perioade de garanție acordată de către producător, într-un interval de 12 luni, o avarie sau o uzură anormală se repetă la mai mult de 25 % din autobuzele electrice livrate, aceasta reprezintă un defect sistemic de concepție sau de fabricație. Defectele sistemice se vor urmări pe toată durata perioadei de garanție de la livrarea primului autobuz electric, până la expirarea garanției ultimului autobuz electric. În acest caz, ofertantul declarat câștigător este obligat să verifice, să reproiecteze, să înlocuiască sau să repare, pe cheltuiala proprie, elementul defect, la toate autobuzele electrice ce fac obiectul contractului.

Dacă după perioada de garanție, o piesă componentă a unui agregat/subansamblu se defectează (prin rupere, spargere sau uzură anormală) la un rulaj mai mic decât fiabilitatea declarată de ofertant a agregatului/subansamblului în cauză, pentru un număr mai mare de 25 % din numărul de autobuze electrice livrate, se consideră îndeplinite condițiile viciului de material.

Furnizorul va fi responsabil de remedierea viciilor ascunse pe cheltuiala sa, pentru perioada de fiabilitate declarată sau durata de viață a agregatului (subansamblului) în cauză. Furnizorul va fi responsabil pe întreaga durată de viață a autobuzelor electrice de remedierea viciilor ascunse de material, concepție sau execuție pentru autobuzele electrice ca ansamblu cât și pentru toate agregatele, sistemele și echipamentele sale, pe cheltuiala sa.

Pe toată durata perioadei de garanție, ofertantul declarat câștigător va înlocui sau va repara pe cheltuiala sa toate elementele cu defecte de material și/sau de concepție.

21. Atribuirea

Justificarea alegerii criteriului de atribuire: având în vedere pe de o parte complexitatea ridicată, iar pe de altă parte prevederile de la art. 187 alin. 4 și 5 din Legea 98/2016 Autoritatea Contractantă a hotărât că este justificabilă alegerea criteriului cel mai bun raport calitate-preț.

Drept pentru care, în prezenta procedură se va utiliza criteriul “cel mai bun raport calitate-preț”, având la bază următorii factorii de evaluare a ofertelor:

1. Prețul Ofertei (maxim 40 puncte – 40%)

2. Componenta tehnică - (maxim 60 puncte – 60%) astfel:

2.1. Număr suplimentar călători transportați: -(30 puncte maxim – 30%)

2.1.1. Număr suplimentar călători transportați în picioare– 15 puncte maxim – 15%

2.1.2. Număr suplimentar călători transportați pe scaune– 15 puncte maxim – 15%

2.2 Perioada de garanție extinsă - (10 puncte maxim – 10%)

2.3 Consumul specific mediu de energie, reieșit din buletin de măsurători SORT 2, emis un laborator acreditat - (10 puncte maxim – 10%)

2.4 Soluția de încărcare rapidă ofertată (maxim 10 puncte – 10%)

Denumire factor de evaluare	Pondere
1. Prețul Ofertei	40 %

Punctajul pentru factorul de evaluare “Preț”, cu o valoare de **40 puncte** din totalul de 100 de puncte și cu o pondere de **40%** din totalul criteriului de atribuire, se vor acorda după cum urmează:

1. Pentru Oferta admisibilă cu prețul cel mai scăzut – 40 puncte
2. Pentru restul Ofertelor admisibile, punctajul se va calcula utilizând următoarea formulă:

$$P_{pret(n)} = \text{Preț (min)} / \text{Preț (n)} \times 40, \text{ unde:}$$

P_{pret(n)}: punctajul obținut de către Oferta admisibilă aflată sub evaluare;

Preț (min): cel mai scăzut dintre prețurile Ofertelor admisibile;

Preț (n): prețul Ofertei admisibile aflată sub evaluare.

2. Componenta tehnică - (maxim 60 puncte - 60%)

Denumire factor de evaluare	Pondere
2.1 Număr suplimentar călători transportați: -(30 puncte maxim – 30%) 2.1.1 Număr suplimentar călători transportați în picioare –15% puncte maxim – 15% 2.1.2 Număr suplimentar călători transportați pe scaune –15 puncte maxim – 15%	30 %
2.2 Perioada de garanție extinsă -(10 puncte maxim – 10%)	10 %
2.3 Consumul specific mediu de energie, reieșit din buletin de măsurători SORT 2, emis un laborator acreditat - (10 puncte maxim – 10%)	10 %
2.1 Soluția de încărcare rapidă ofertată (maxim 10 puncte – 10%)	10 %

II.1. Factor: Număr suplimentar călători transportați (30 puncte maxim – 30%)

Având în vedere că în orele de vârf numărul de călători estimați poate fi depășit, în situația în care sectorul pentru persoanele cu dizabilități permite, nefiind utilizat în acel moment pentru scopul

definit, călătorii pot utiliza scaunele rabatabile suplimentare ce pot fi poziționate în acest sector.

Descriere: Conform caietului de sarcini, autobuzele electrice vor avea o capacitate de transport de minim 50 persoane, din care minim 24 de persoane pe scaune (calculată la 0,125 m²/călător în picioare, conform CEE-ONU R 107), plus conducătorul auto.

II.1.1. Număr suplimentar călători transportați în picioare – 15 puncte maxim – 15%

Autobuzele electrice vor avea o capacitate de transport de minim 26 călători transportați în picioare. Ofertele care nu respectă cerința minimă a caietului de sarcini, vor fi declarate neconforme.

Numărul minim de locuri suplimentare pentru călătorii transportați în picioare, care va fi punctat este de 1 loc, iar numărul maxim este 20. Orice ofertă cu un număr de locuri suplimentare mai mare de 20 persoane, nu va fi punctată suplimentar.

Punctajul pentru factorul de evaluare “ *număr călători transportați în picioare*”, cu o valoare de **15 puncte** din totalul de 100 de puncte și cu o pondere de **15%** din totalul criteriului de atribuire, se vor acorda după cum urmează:

1. Pentru Oferta admisibilă cu numărul de călători transportați în picioare cel mai mare – 15 puncte
2. Pentru restul Ofertelor admisibile, punctajul se va calcula utilizând următoarea formulă:

$$CT_{picioare}(n) = \text{Călători în picioare } (n) \times 15 / \text{Călători în picioare } (\text{max}) \text{ unde:}$$

CT_{picioare}(n) punctajul obținut de către Oferta admisibilă aflată sub evaluare;

Călători în picioare (max) cel mai mare număr de persoane transportați în picioare ofertat;

Călători în picioare (n): Numărul de călători transportați în picioare a Ofertei aflată sub evaluare.

Oferta care prezintă un număr de călători transportați în picioare mai mic de 26 va fi considerată neconformă.

Ofertanții care vor oferi un număr de călători transportați în picioare de 26 vor primi 0 (zero) puncte.

Ofertanții care vor oferi un număr de călători **suplimentari** transportați în picioare de 20 vor primi 5 de puncte.

II.1.2. Număr suplimentar călători transportați pe scaune – 15 puncte maxim – 15%

Autobuzele electrice vor avea o capacitate de transport de minim 24 persoane pe scaune.

Ofertele care nu respectă cerința minimă a caietului de sarcini, vor fi declarate neconforme.

Numărul minim de locuri suplimentare pentru călătorii transportați pe scaune, care va fi punctat este de 1 loc, iar numărul maxim este 8. Orice ofertă cu un număr de locuri suplimentare pe scaun mai mare de 8 nu va fi punctată suplimentar.

Punctajul pentru factorul de evaluare “ *număr călători transportați pe scaune*”, cu o valoare de **15 puncte** din totalul de 100 de puncte și cu o pondere de **15%** din totalul criteriului de atribuire, se vor acorda după cum urmează:

1. Pentru Oferta admisibilă cu numărul de călători transportați pe scaune cel mai mare – 15 puncte
2. Pentru restul Ofertelor admisibile, punctajul se va calcula utilizând următoarea formulă:

$$CT_{scaune}(n) = \text{Călători pe scaune } (n) \times 15 / \text{Călători pe scaune } (\text{max}) \text{ unde:}$$

CT_{scaune}(n) punctajul obținut de către Oferta admisibilă aflată sub evaluare;

Călători pe scaune (max) cel mai mare număr de persoane transportați pe scaune ofertat;

Călători pe scaune (n): Numărul de călători transportați pe scaune a Ofertei aflată sub evaluare.

Oferta care prezintă un număr de călători transportați pe scaune mai mic de 24 va fi considerată neconformă.

Ofertanții care vor oferi un număr de călători transportați pe scaune de 24 vor primi 0 (zero) puncte.

Ofertanții care vor oferi un număr de călători suplimentari transportați pe scaune de 8 vor primi 5 de

puncte.

II.2 Factor: Perioada de garanție extinsă (10 puncte maxim – 10%)

Denumire factor de evaluare	Pondere
2.2. Componenta tehnică - Perioada de garanție extinsă – furnizarea unei perioade de garanție cât mai extinse, în vederea utilizării eficiente a fondurilor publice	10 %

Perioada de garanție extinsă va asigura beneficiarul de o cheltuială cât mai eficientă a fondurilor publice, prin minimalizarea costurilor legate de întreținerea/repararea/înlocuirea autobuzelor electrice în ansamblu și a componentelor acestora.

Conform caietului de sarcini, garanția funcționării autobuzelor electrice: minim 500.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare.

Ofertele care nu respectă cerința minimă a caietului de sarcini, vor fi declarate neconforme.

Garanția se referă la autobuzul electric în ansamblu și la toate componentele acestuia (altele decât cele enunțate la Cap. 16. Garanții.

Numărul minim de ani pentru garanția extinsă, care va fi punctată este de 1 an sau 100.000 km, an suplimentar perioadei de garanție obligatorie, iar numărul maxim este de 5 ani sau 500.000 km, suplimentar perioadei de garanție obligatorie. Orice ofertă cu un număr de ani de garanție extinsă mai mare de 5 ani sau 500.000 km, suplimentar perioadei de garanție obligatorie nu va fi punctată suplimentar.

Ofertantul va lua în calcul un parcurs mediu anual de 100.000 km/autobuz pentru fiecare an de garanție suplimentar oferit.

Punctajul pentru factorul de evaluare “*Perioada de garanție extinsă*”, cu o valoare de **10 puncte** din totalul de 100 de puncte și cu o pondere de **10%** din totalul criteriului de atribuire, se vor acorda după cum urmează:

Pentru Oferta admisibilă cu Perioada de garanție extinsă cea mai mare – 10 puncte

Pentru restul Ofertelor admisibile, punctajul se va calcula utilizând următoarea formulă:

$$P_{\text{garanție}(n)} = \text{Garanție}(n) \times 10 / \text{Garanție}(\text{max}) \text{ unde:}$$

$P_{\text{garanție}(n)}$ punctajul obținut de către Oferta admisibilă aflată sub evaluare;

Garanție (max) cea mai mare garanție oferită;

Garanție (n): garanția Ofertei aflată sub evaluare.

Oferta care prezintă o perioadă de garanție mai mică de 5 ani va fi considerată neconformă.

Ofertanții care vor oferi o perioadă de garanție de 5 ani vor primi 0 (zero) puncte.

- Ofertanții care vor oferi o perioadă de garanție mai mare de 5 ani suplimentari vor primi 10 de puncte.

Notă:

Pentru garanțiile exprimate în număr de kilometri:

1 an = 100.000 km; 3 ani = 300.000 km

Garanțiile exprimate în km se ofertează în multiplu de 100.000 km

Pentru garanțiile prezentate atât în ani cât și în km la calculul factorului de evaluare se va avea în vedere garanția prezentată în ani

II.3 Consumul specific mediu de energie, reieșit din buletin de măsurători SORT 2, emis un laborator acreditat - (10 puncte maxim – 10%)

Denumire factor evaluare	Descriere	Pondere
Consumul specific mediu de energie, reieșit din buletin de măsurători SORT 2, emis un laborator acreditat (între 1,0kWh/km și 1,8kWh/km)	Componenta tehnică	10% Punctaj maxim factor: 10
<p>Algoritm de calcul: Punctajul P2n se acorda astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pentru Consumul specific mediu de energie de 1,0 kWh/km sau mai puțin se va acorda punctaj maxim 10 puncte - pentru 1,8 kWh/km Consumul specific mediu de energie se acorda punctaj: 0 puncte - peste 1,8 kWh/km Consumul specific mediu de energie ofertele vor fi declarate neconforme <p>pentru toate celelalte oferte</p> <p>P2n = (Consum minim ofertat / Consum n) x punctaj maxim alocat în care: “Consum n” reprezintă consumul specific mediu de energie (kWh/km, conform SORT 2) prezentat de ofertantul “n” “Consum minim ofertat” reprezintă consumul specific mediu de energie (kWh/km, conform SORT 2) ofertat</p>		

II.4. Factor: Soluția de încărcare rapidă ofertată (maxim 10 puncte – 10%)

Denumire factor de evaluare	Pondere
Soluția de încărcare rapidă ofertată (maxim 10 puncte – 10%)	10 %

Modalitatea de operare a stațiilor de încărcare rapidă utilizând soluții superioare reduce timpul de încărcare, permite efectuarea automată a comenzii din interiorul cabinei și elimină expunerea șoferului la operarea de echipamente electrice de înaltă putere și pericolul de vandalizare a stației. Încărcarea rapidă a autobuzelor electrice se va realiza cel puțin prin soluție cablu-priză. Ofertele care nu respectă cerința minimă a caietului de sarcini, vor fi declarate neconforme.

Algoritm de calcul:

- a) Pentru autobuzele electrice care nu au prevazut sistem de încărcare rapidă – oferta este neconformă
- b) Pentru autobuzele electrice care au prevazut sistem de încărcare cablu/priza – oferta este conformă, dar nu se punctează, punctaj - 0 puncte
- c) Pentru autobuzele electrice prevăzute cu sistem superior de încărcare rapidă, prin pantograf sau echivalent (care nu necesită părăsirea cabinei de către șofer), se acordă punctajul maxim de 10 puncte.

Punctajul total obținut va fi determinat după cum urmează:

Denumire factor de evaluare	Pondere
1. Prețul Ofertei	40 %
2. Componenta tehnică astfel:	60 %

a.	Număr suplimentar călători transportați: -(30 puncte maxim – 30%)	
i.	Număr suplimentar călători transportați în picioare – 15% puncte maxim – 5%	30%
i.	Număr suplimentar călători transportați pe scaune –15 puncte maxim – 15%	
2.2	Perioada de garanție extinsă -(10 puncte maxim – 10%)	10 %
2.3	Consumul specific mediu de energie, reieșit din buletin de măsurători SORT 2, emis un laborator acreditat - (10 puncte maxim – 10%)	10 %
2.4	Soluția de încărcare rapidă ofertată (maxim 10 puncte – 10%)	10 %
Total = maxim 100 de puncte.		

Clasamentul Ofertelor va fi determinat pe baza punctajului total. Pe baza metodei de calcul de mai sus, Ofertantul care are cel mai mare punctaj total va fi declarat câștigător.

În cazul în care două sau mai multe oferte sunt clasate pe primul loc, cu punctaje egale, departajarea se va face având în vedere punctajul obținut la factorii de evaluare în ordinea descrescătoare a ponderilor acestora. În situația în care egalitatea se menține, autoritatea contractantă are dreptul să solicite noi propuneri financiare, și oferta câștigătoare va fi desemnată cea cu propunerea financiară cea mai mică.

22.Recepția la livrare

Termenul de livrare a autobuzelor este de maxim 30 luni de la data transmiterii ordinului de începere. Inițial va fi furnizat un autobuz electric pentru probe/acceptare, cel târziu în luna L=-12, urmând apoi ca livrările să continue cu o frecvență de 4 autobuze electrice la 3 luni. Recepția individuală a autobuzelor electrice livrate care fac obiectul Caietului de Sarcini se va efectua la o locație prestabilită de către beneficiar, aceste condiții fiind precizate în anexele 2 și 3. Recepția se va efectua în termen de maxim 10 zile de la livrarea vehiculului la autobaza utilizatorului. În cazul în care Comisia constată neconformități, ofertantul se obligă să repare sau să înlocuiască bunurile lipsă, defectele, sau deteriorările, suportând toate costurile aferente, în termen de maxim 30 (treizeci) zile lucrătoare de la data recepției, dacă părțile nu convin altfel.

Produsele prezentate la recepție cu lipsuri sau degradări nu vor fi preluate de către comisia beneficiarului.

În cazul defecțiunilor majore ale produselor, care apar în perioada de garanție și care necesită o durată de reparare mai mare de 30 de zile, furnizorul va asigura pe durata reparației, un vehicul similar în condițiile legii.

După încheierea procesului verbal de recepție finală, fără obiecțiuni, furnizorul va emite factura care va fi platită în 30 zile de la emitere. Plata se va face pe baza facturii/facturilor emise de furnizor în baza proceselor verbale de recepție fără obiecțiuni, vizate și confirmate de achizitor. Achizitorul se obligă să plătească contravaloarea facturilor emise de către furnizor în baza proceselor verbale de recepție semnate de către ambele părți, fără obiecțiuni, în termen de 30 zile calendaristice de la înregistrarea facturilor.

23.Modalități de plată

Plata se va efectua în baza facturii fiscale, după efectuarea recepției cantitative și calitative a autobuzelor electrice, fără obiecții.

Achizitorul are obligația de a efectua plata către furnizor, în lei, în termen de 30 de zile de la data primirii facturii la sediul achizitorului după efectuarea recepției cantitative și calitative a produselor fără obiecții.

Plata se va face prin ordin de plată în contul bancar indicat de către furnizor.

24. Riscuri

Regula generală de alocare a riscului este să se aloce riscul părții care poate să îl suporte și să îl controleze cel mai bine.

Riscurile contractului sunt împărțite între Autoritatea Contractantă și Ofertant/Furnizor. Autoritatea Contractantă trebuie să se asigure că Ofertanții au posibilitatea de a livra produsele solicitate la calitate și în termenul stabilit prin Caietul de Sarcini. În acest sens se va penaliza Furnizorul cu 0,01% pentru fiecare zi de întârziere din valoarea produselor, care nu au fost livrate la timp. De asemenea Autoritatea Contractantă va plăti o penalizare de 0,01% pentru fiecare zi de întârziere din valoarea plăților neefectuate în termenul stabilit.

Riscurile generale și măsurile de gestionare, pot fi:

RISC: eventuale modificări/ schimbări ale cadrului instituțional și legal care pot afecta major implementarea și desfășurarea în bune condiții a Contractului, (în special modificări/schimbări ale legislației ce guvernează activitățile de transport și autorizări vehicule);

MĂSURĂ: se vor adopta noile modificări/schimbări ale cadrului instituțional.

RISC: eventuale dificultăți de colaborare și comunicare între diferite părți implicate și anume: Contractant, autoritățile competente, Autoritate contractantă;

MĂSURĂ: notificarea în prealabil în vederea prevenirii eventualelor consecințe.

RISC: eventuale modificări/schimbări ale costurilor suportate de către Contractant cu personalul, utilajele, echipamentele utilizate în vederea îndeplinirii obligațiilor asumate prin Contract; care duc la neîndeplinirea obligațiilor contractuale;

MĂSURĂ: ofertantul trebuie să ia în considerare măsuri de prevenire și de atenuare a efectelor, astfel încât să nu pericliteze derularea contractului.

RISC: alți factori care pot afecta derularea Contractului (de exemplu incidente/accidente, cazuri de forță majoră, orice alte riscuri care pot fi identificate de către Autoritatea contractantă și/sau Contractant, pe perioada derulării fiecărui Contract Subsecvent etc.).

Riscuri specifice și măsurile de gestionare, pot fi:

RISC: Nefinalizarea altor intervenții complementare (lucrări de infrastructură, îmbunătățirea condițiilor din depouri, privind stațiile de transport în comun, privind alte îmbunătățiri sistemice ale transportului public).

MĂSURĂ: Beneficiarul contractului își asumă îndeplinirea condițiilor minime necesare pentru punerea în funcțiune a mijloacelor de transport public achiziționate.

MUNICIPIUL IAȘI

Director Executiv Direcția Implementare Strategie Integrată de Dezvoltare Urbană

Gabriel Ștefan Chirilă

Îmi asum responsabilitatea corectitudinii și legalității în solidar cu întocmitorul înscrisului



COMPANIA DE TRANSPORT PUBLIC

Director general

Cristian STOICA

Îmi asum responsabilitatea corectitudinii și legalității în solidar cu întocmitorul înscrisului



Responsabil tehnic proiect

Cristian SIMIONESCU

Îmi asum responsabilitatea pentru fundamentarea, corectitudinea și legalitatea acestui înscris



25.Anexa 1. Centralizator parametrii tehnici minimali și maximali *

Parametru	Descriere	Valoare	U.M.	Valori ofertant
Dimensiuni	Lungime (minim)	9.000,00	mm	
	Lungime (maxim)	11.000,00	mm	
	Lățime fără oglinzi exterioare (maxim)	2.550,00	mm	
	Înălțime (maxim)	3.500,00	mm	
	Înălțime compartiment pasageri (minim)	2.100,00	mm	
	Nr. uși acces/ Nr. foi (minim)	2/3	buc	
	Lățime minimă ușă dublă (2 foi)	1.200,00	mm	
	Lățime minimă ușă simplă (1 foaie)	650,00	mm	
	Arie vitrată uși (minim)	80	%	
	Parbriz/lunetă/geam	Duplex	-	
	Transparentă parbriz (minim)	75	%	
	Transparentă geam (minim)	40 ... 70	%	
	Capacitate călători (minim)	50	-	
	Suprafață utilă/călător	0,125	m ²	
	Locuri pe scaune (călători + conducător auto) (minim)	24 +1	-	
	Pasul scaunelor (minim)	650,00	mm	
	Performanțe	Viteza maximă (cu DLV)	70	km/h
Autonomie (minim)		100	km	
Caracteristici mecanice	Suspensie față	Funcție kneeling		
	Suspensie spate	Funcție kneeling		
	Sistem de frânare (puntea față)	EBS/ABS		
	Sistem de frânare (puntea spate)	EBS/ABS/ASR		
	Sistem de frânare auxiliar	Servoasistată		
	Frână de staționare pantă	18	%	
	Sistem direcție	Servoasistată		
	Aer comprimat	Compresor		
	Anvelope față	Tubeless		
	Tip anvelope	Vară+Iarnă		
	Anvelope spate	Tubeless		
Tip anvelope	Vară+Iarnă			
Echipamente auxiliare	Sistem încălzire	DA		
	Temperatură încălzire (la - 15 °C exterior)	+ 15	°C	
	Sistem aer condiționat	DA	-	
	Temperatură răcire (la + 35 °C exterior)	+ 25	°C	
	Clasă protecție echipamente de pe acoperiș	IP 65	-	
	Iluminat zonă călători (minim)	140	Lx	
	Iluminat zonă scări (minim)	80	Lx	
Motor electric	Model	Hub		
	Tip	ASM		
	Invertor	DA		
	Generator	DA		
	Răcire	Aer/Apă/Antigel		
	Grad protecție motor	IP 65		
	Clasă bobinaj motor	H180		
	Putere nominală (minim)	120	kW	
	Număr de poli	4	-	
	Recuperare energie de frânare (minim)	80	%	
Sistem energie electrică - Baterii	Tip baterii	Lithium	-	
	Greutate (maxim)	2100	kg	
	Capacitate suplimentară (maxim)	20	kWh	
	Durata de viață	5	ani	

Parametru	Descriere	Valoare	U.M.	Valori ofertant
	Cicluri încărcare/descărcare	2000 ... 3000	-	
	Capacitate încărcare (după 5 ani)	80	%	
	Sistem de răcire	Aer/Apă/Antigel	-	
	Recuperare energie	DA		
Sistem energie electrică - Stații de încărcare rapidă	Soluție încărcare cablu-priză (minim) / pantograf	-	-	
	Puterea efectivă încărcare rapidă (minim)	90	kW	
	Curent încărcare (minim)	180	A	
	Eficiența energetică (minim)	95	%	
	Coeficient de putere (minim)	0,98	-	
	Tensiune ieșire încărcare	400 ... 800	Vcc	
Sistem energie electrică - Stații de încărcare lentă	Încărcare Plug-in	DA	-	
	Încărcare lentă (maxim)	6	h	
	Puterea efectivă încărcare lentă (minim)	40	kW	
	Curent încărcare (minim)	100	A	
	Eficiența energetică (minim)	95	%	
	Coeficient de putere (minim)	0,98	-	
	Tensiune ieșire încărcare	400 ... 800	Vcc	
Auxiliare	Echipament Wi-Fi	DA	-	
	Sistem diagnosticare SIGDE	DA	-	
	Sistem management trafic CGMT	DA	-	
	Sistem audio-video informare călători	DA	-	
	Sistem numărare călători	DA	-	
	Sistem supraveghere video	DA	-	
	Prize USB pentru încărcare device-uri pasageri	DA	-	
	Camere digitale color (minim)	6	buc	
	Durată de funcționare (minim)	15	ani	
Garanții	Garanție autobuz electric (minim)	500.000 sau 5	km ani	
	Caroserie la coroziune (minim)	8	ani	
	Podea și covor podea (minim)	8	ani	
	Baterii electrice (minim)	5	ani	
	Echipamente electrice/electronice	5	ani	
	Anvelope (minim)	120.000	km	
	Puntea față/spate (minim)	500.000	km	
	Componente de cauciuc (minim)	5	ani	
	Discuri de frână (minim)	300.000	km	
	Utilizare fără reparație capitală	5 / minim 500.000	ani / km	
	Utilizare baterii (încărcare 80 %)	5	ani	

*Notă Îndeplinirea caracteristicilor tehnice minimale nu califică oferta în mod automat, pentru aceasta fiind necesară asumarea întregului pachet tehnic ce rezultă din Caietul de Sarcini în ansamblu.

26. Anexa 2. Proces verbal de recepție cantitativă a autobuzului electric

Încheiat astăzi, între U.A.T. MUNICIPIUL IAȘI în calitate de Achizitor, COMPANIA DE TRANSPORT PUBLIC IAȘI S.A. în calitate de Utilizator și în calitate de Furnizor, cu ocazia predării-primirii autobuzului electric:

- marca..... tip
- nr. total scaune, nr. total de locuri
- cod VIN (serie șasiu)
- tip motor tracțiune
- serie(i) motor tracțiune
- tip baterie(i) acumulatori
- serie(i) baterie(i) acumulatori
- tip compresor
- serie(i) compresor
- tip motor compresor
- serie(i) motor compresor
- tip instalație climatizare
- serie(i) instalație(i) climatizare

Se certifică de către reprezentanții furnizorului, beneficiarului și ai utilizatorului că s-a efectuat circuitul de probă și au fost verificate starea autobuzul în general și a următoarelor subansambluri și funcționarea lor, după cum urmează:

- Ansamblul general autobuz, motorul de tracțiune și funcționarea lui la diferite regimuri (de accelerație și de decelerație), instalația pneumatică, servodirecția și toate componentele acesteia, punțile, trenul de rulare și anvelopele, suspensia, funcția de îngenunchere (înclinarea pe o parte), frânarea, iluminatul exterior și semnalizarea, faruri, lămpi de ceață, semnalizare, mers înapoi, lămpi de gabarit, catadioptri și funcționarea lor;
- Caroserie, aspect exterior, aspect interior, scaunele și fixarea lor, podeaua, covorul, plafonul, geamurile, parbrizul, luneta, ușile de serviciu și funcționarea lor, rampa pentru persoanele care se deplasează cu căruciorul rulant (funcționarea ei), barele și mânerul de sprijin pentru călători, iluminatul interior, butoanele pentru intenția de coborâre și deschidere a ușilor de către călători, cabina conducătorului auto, scaunul conducătorului auto și funcționarea lui, tabloul de bord, comenzile de bord, funcționarea martorilor luminoși de la bord, iluminatul din cabină și compartimentul pentru călători;
- Funcționarea instalațiilor de încălzire, ventilație și climatizare în cabină și compartimentul pentru călători, funcționarea instalațiilor de degivrare parbriz, geamuri cabină și oglinzi retrovizoare, funcționarea computerului de management de la bord, a sistemului de informare audio-video a călătorilor, a sistemului de numărare călători, a sistemului de supraveghere video și funcționarea tuturor camerelor de luat vederi, a microfonului, difuzoarelor și funcționarea lor, a tuturor echipamentelor și instalațiilor;
- Toate echipamentele și instalațiile montate pe autobuz, bateriile și încărcarea lor, toate echipamentele și componentele sistemului de încărcare a bateriilor, logistica șontate pe autobuz, bateriile și încărcarea lor, toate echipamentele și componentele sistemului de încărcare a bateriilor, logistica și funcționarea lor, a tuturor echipamentelor și instalocedurii și a timpilor de încărcare a bateriilor de acumulatori în procedura de încărcare rapidă, respectiv lentă.

Autobuzele electrice vor fi prevăzute cu următoarele accesorii:

- Oglinzi retrovizoare exterioare, cu ajustare electrică a orientării și sistem de degivrare cu

rezistență electrică, pentru ambele oglinzi. Suportii de susținere vor fi de tip demontabil și vor avea un mecanism rabatabil pe lateralele autobuzelor electrice. Oglinda din dreapta va avea o oglindă suplimentară pentru zona ușii I și acostament. Oglinzile retrovizoare exterioare vor fi pliabile pe conturul caroseriei (la alegerea soluției se va avea în vedere faptul că oglinzile se vor plia zilnic pentru trecerea prin stația de spălare);

- Oglinzi retrovizoare interioare sau alt sistem echivalent, pentru supravegherea zonelor din dreptul tuturor ușilor de serviciu;
- Cupla pentru remorcarea din față;
- Prize de aer comprimat cu set de cuple rapide conjugate;
- Roata de rezervă, cricul;
- Cale pentru roți, fixate și asigurate;
- Două stingătoare pentru incendiu, amplasate în cabina conducătorului auto;
- Două truse medicale;
- Un set de triunghiuri reflectorizante;
- O vestă reflectorizantă;
- Ciocănele pentru fiecare ieșire de urgență;
- O cheie pentru roți;
- Minim trei seturi de chei pentru pornire, deschidere/închidere uși;
- Cheie specială pentru capacele de vizitare a trapelor;
- Suportii la exterior (câte unul pe fiecare parte) pentru stegulețe;
- Cheie pentru capacele de protecție a roților punții față (după caz);
- Toată SDV-istica specifică, necesară verificării, diagnosticării, reglării, întreținerii și reparării autobuzelor electrice, inclusiv SDV-istica pentru înlocuirea plăcuțelor de frână sau a discurilor de frână, a instalației de aer condiționat, a echipamentelor IT etc.;
- Conectorii adecvați pentru cuplarea la priza autobuzelor electrice (cele 2 piese, priza și conectorul care vor fi compatibile).

Fiecare autobuz electric va fi însoțit de următoarea documentație tehnică în limba română:

- Manualul de exploatare/conducere autobuz electric, pentru conducătorul auto;
- Carnetul de service, pașaportul de service;
- Certificatul de garanție;
- Certificatul de conformitate în limba română;
- Cartea de identitate a autovehiculului cu, eliberată de RAR;
- Cartela de date (echiparea autobuzului electric cu agregatele principale: serii, marcă, tip agregate);
- Copiile semnate și stampilate de către furnizorul autobuzelor electrice ale certificatelor de conformitate cu mențiunea "Conform cu originalul" pentru subsansamblurile principale (motor tracțiune, motor compresor, motor servodirecție, compresor, punți, caseta de direcție, pompa servodirecție, echipamente îmbarcate etc.);
- Manualul de exploatare pentru dotările auxiliare .

Următoarele documente vor fi asigurate în limba română, câte 3 exemplare pe suport de hârtie și în câte 3 exemplare pe suport magnetic (CD, DVD, card de memorie, USB etc.) pentru:

- Manualul de conducere și exploatare;
- Manuale de întreținere planificată (operațiile de întreținere planificată pentru toate instalațiile și subsansamblurile autobuzelor electrice și intervalele de efectuare);
- Manuale de reparații (operațiile de reparații pentru toate instalațiile și subsansamblurile autobuzelor electrice);
- Catalogul de piese de schimb și consumabile, actualizat pe marcă, tip și lot de fabricație, în

limba română sau engleză (utilizabil pe computer cu aplicația software), care va conține lista furnizorilor agreeți, inclusiv up-grade gratuit pe toată durata de viață a autobuzelor electrice. Catalogul pieselor de schimb va prezenta componentele menționate ale autobuzelor electrice, ale stațiilor de încărcare pe grupuri și coduri de identificare codurilor de identificare pentru toate piesele de schimb inclusiv desene cu poziționarea fiecărei piese în ansamblu;

- Acces gratuit pe toată durata de viață a autobuzului electric la sursa de informații tehnice online acordată reprezentanțelor service ale ofertantului;
- Desene de ansamblu (structura de rezistență, înveliș exterior, înveliș interior și tehnologia de asamblare pentru reparații accidentale);
- Schemele instalației electrice, a tablourilor electrice (a conexiunilor, a siguranțelor de protecție și a destinațiilor), a cablajelor și conectorilor;
- Schema instalației pneumatice;
- Schema instalației de încălzire a autobuzului electric;
- Schema instalației de climatizare (aer condiționat);
- Schema instalației de ungere cu punctele de gresare (dacă este cazul);
- Manualul de utilizare și programare a instalației de informare călători, inclusiv aplicațiile software cu interfață utilizator în limba română;
- Manualul de diagnosticare OBD (codurile de defecte și modul de remediere);
- Manuale pentru dotări, instalații și echipamentele IT;
- Lista completă cu SDV-istica necesară realizării diagnosticării, verificărilor, reglajelor, întreținerii și reparației pentru toate componentele autobuzelor electrice;
- Nomenclatorul cu manopera normată pentru activitatea de întreținere planificată;
- Nomenclatorul cu manopera normată pentru activitatea de reparații;
- Lista cu cantitățile, tipul și specificațiile produselor utilizate pentru lubrifierea instalațiilor și echipamentelor, producătorii, periodicitatea operațiilor de ungere, filtrele necesare, etc.

Următoarele echipamente hardware și aplicații software:

- Echipamentul hardware și aplicațiile software pentru diagnoză, reglarea și ștergerea defecțiunilor memorate pentru toate componentele autobuzelor electrice (motor tracțiune, motor compresor, motor servodirecție, instalație de încălzire, instalație de climatizare, suspensie, frâne și protecție ABS/ASR, uși comandate cu microprocesor etc.).
- Aplicațiile software pentru echipamentele îmbarcate;
- Antenele GPS/GSM/GPRS/4G/5G/Wi-Fi montate pe autobuzele electrice, pentru transfer de date online și WLAN;
- Se vor livra aplicațiile software pentru echipamentele ITS (îmbarcate)
-
- Echipamentul hardware și aplicațiile software pentru diagnoza, reglarea și ștergerea defecțiunilor memorate;
- Echipamentul hardware și aplicațiile software pentru diagnoză separat pentru subansamblurile asigurate de către subfurnizorii producătorului și care nu sunt integrate în sistemul general de gestiune și diagnoză electronică a autobuzelor electrice.

Lipsuri și neconformități constatate:

Având în vedere că autobuzul marca , tip cod VIN tip motor tracțiune , serie motor tracțiune , tip baterie acumulatori , serie baterie acumulatori , tip compresor , serie compresor , tip motor servodirecție , serie motor servodirecție , îndeplinește condițiile impuse de siguranța circulației și a călătorilor, se recepționează de către

Comisia

Beneficiar / Utilizator

Am primit

Funcție, Nume și Prenume

Semnătura

.....

Furnizor

Am predat

Funcție, Nume și Prenume

Semnătura

.....

27. Anexa 3. Proces verbal de recepție calitativă a autobuzului electric

Încheiat astăzi, între U.A.T. MUNICIPIUL IAȘI în calitate de Achizitor, COMPANIA DE TRANSPORT PUBLIC IAȘI S.A. în calitate de Utilizator și în calitate de Furnizor, cu ocazia predării-primirii autobuzului electric

- marca tip
- nr. total scaune , nr. total de locuri
- cod VIN (serie șasiu)
- tip motor tracțiune
- serie(i) motor tracțiune
- tip baterie(i) acumulatori
- serie(i) baterie(i) acumulatori
- tip compresor
- serie(i) compresor
- tip motor compresor
- serie(i) motor compresor
- tip instalație climatizare
- serie(i) instalație(i) climatizare

Se certifică de către reprezentanții furnizorului, beneficiarului și ai utilizatorului că s-a efectuat circuitul de probă solicitat prin cerințele **Caietului de Sarcini**, în lungime de km, de la data de la data de

Au fost verificate starea autobuzului electric în general și a următoarelor subansambluri și funcționarea lor în timpul și la finalul parcursului de probă, după cum urmează:

Nr. crt.	Denumirea verificării	Metoda de control	Constatări
1.	ȘASIU, CAROSERIE, CABINĂ		
1.1.	Verificare stare: șasiu (lonjeroane, traverse) dispozitiv de remorcare	Control vizual cu autobuzul pe canal /pe elevator	
1.2.	Verificare stare, fixare: caroserie, post conducere, scaune, bare și mânere de susținere	Control vizual	
1.3.	Verificare stare, fixare, acționare: parbriz, lunetă, geamuri laterale, ferestre batante/glisante, oglinzi exterioare și interioare	Control vizual	
1.4.	Verificarea ieșirilor de siguranță	Control vizual	
1.5.	Verificarea funcționării ușilor de acces călători, a trapei pentru persoanele cu mobilitate redusă	Control vizual	
1.6.	Verificare stare, fixare: roată de rezervă, cale roți	Control vizual	
1.7.	Aspect exterior: caroserie, cabină, plăci de înmatriculare	Control vizual	
1.8.	Încercarea caroseriei la apă	Control vizual	
2.	UNITATEA DE TRACȚIUNE		
2.1.	Verificare funcționare motor și funcționare dispozitiv de întrerupere alimentare cu energie	Control vizual	

	electrică		
2.2.	Verificare stare fixare hub-uri	Control vizual și auditiv încercare manuală	
2.3.	Verificare funcționare sisteme de comandă și control electronice, parametri funcționare motor	Încercări în staționare și în parcurs	
3.	TRANSMISIA		
3.1.	Verificare etanșeitate: carcasă unitate multiplicare / demultiplicare turație/cuplu, punte motoare, reductor	Control vizual, cu autobuzul pe canal / pe elevator	
3.2.	Verificare stare, fixare: unitate multiplicare / demultiplicare turație/cuplu, ax cardanic, punți motoare, reductor	Control vizual, cu autobuzul pe canal / pe elevator	
3.3.	Verificare funcționare: unitate multiplicare / demultiplicare turație/ cuplu, reductor	Încercări în staționare și în parcurs	
4.	ROȚILE		
4.1.	Verificare jante: stare, fixare	Control vizual și manual	
4.2.	Verificare pneuri: stare, montare, uzură, presiune	Control vizual	
5.	SUSPENSIA		
5.1.	Verificare eficacitate, simetrie suspensie și funcționare funcție „îngenunchere”	Control complet al suspensiei la două roți /aceiași punte	
5.2.	Verificare stare, fixare: amortizoare, brațe, bare stabilizatoare, perne de aer, bolțuri, plăcuțe reazem	Control vizual	
5.3.	Verificare etanșeitate: amortizoare, perne de aer	Control vizual și auditiv cu autobuzul pe canal/elevator	
5.4.	Verificare fixare, stare, joc: ax portant, brațe oscilante	Încercare cu suspensia punții pe cric/ pe elevator	
6.	DIRECȚIA ȘI PUNȚILE FAȚĂ-SPATE		
6.1.	Stare, fixare: volan, coloană de direcție, levier, bare, pivoți, punte, mecanism de direcție	Control vizual cu autobuzul pe canal	
6.2.	Verificare jocuri: volan, coloană de direcție, articulații, levier, bare, pivoți, rulmenți butuc, mecanism de direcție	Control vizual cu autobuzul pe canal și pe stand	
6.3.	Verificare servodirecție: stare, fixare, funcționare	Se verifică funcționarea cu și fără motorul pornit	
6.4.	Verificare sistem reglaj poziție volan	Control funcționare	
7.	SISTEMUL DE FRÂNARE		
7.1.	Verificare stare, fixare: conducte, racorduri, supape de comandă și acționare	Control vizual cu autobuzul pe canal /pe elevator	
7.2.	Verificare etanșeitate: circuite de frânare	Control vizual cu autobuzul pe canal /pe elevator	
7.3.	Verificare eficacitate: frână de serviciu	Probă frânare	
7.4.	Verificare eficacitate: frână de staționare	Probă intrare în funcțiune	

7.5.	Verificare funcționare: servofrână, frână de motor, sisteme antiblocare și antipatinare	Acționarea frânei cu și fără motorul în funcționare	
8.	INSTALAȚIILE ELECTRICE DE ILUMINARE, SEMNALIZARE ȘI AUXILIARE		
8.1.	Verificare stare, fixare: faruri	Control vizual	
8.2.	Verificare stare, fixare: lămpi de semnalizare, de poziție, de frânare, de gabarit	Control vizual	
8.3.	Verificare stare, fixare: lămpi de ceață, de mers înapoi, iluminare număr de înmatriculare, catadioptri	Control vizual	
8.4.	Verificare: luminile instalației electrice de iluminare exterioară, semnalizare și auxiliară	Control vizual	
8.5.	Verificarea iluminatului interior	Control vizual	
8.6.	Verificare stare, fixare: cablaj, siguranțe	Control vizual	
8.7.	Verificare stare, fixare, funcționare: ștergătoare parbriz, spălător parbriz, avertizor sonor, baterie acumulatori auxiliari	Control vizual și în funcționare	
8.8.	Verificarea, funcționare: vitezometru, tahograf, dispozitiv de limitare a vitezei	Control vizual și încercare în parcurs	
8.9.	Verificare stare, funcționare: instalație de climatizare, sistemului de încălzire, dezaburire și ventilație	Verificare funcționare	
8.10.	Verificare amplasare și funcționare întrerupător general circuit electric	Verificare funcționare	
9.	ACCESORII, AMENAJĂRI		
9.1.	Verificare dotare: triunghi presemnalizare, trusă medicală, stingător de incendiu, cale roți, roată rezervă, conector și priză încărcare baterii de acumulatori	Control vizual	
9.2.	Verificare dotare sisteme de încărcare rapidă și lentă	Control vizual	
9.3.	Verificare funcționare sisteme de încărcare rapidă și lentă	Verificare funcționare	
9.4.	Verificare ideograme: "ieșire de siguranță", ciocan pentru spargerea geamului", "loc stingător de incendiu", "marcare loc trusă sanitară", "dispozitiv de deschidere de urgență a ușii" etc.	Control vizual	
9.5.	Verificare funcții sistem electronic complet de control, diagnoză defecte și transmisii date	Control vizual și încercare în parcurs	
9.6.	Verificarea condițiilor privind protecția împotriva focului, avarie la sistemul de tracțiune, respectiv la bateriile de acumulatori	Simulare	
9.7.	Verificare sistem imbarcate (ITS)	Control vizual și în funcționare	

Comisia

Beneficiar / Utilizator

Am primit

Funcție, Nume și Prenume

Semnătura

Furnizor

Am predat

Funcție, Nume și Prenume

Semnătura

28. Anexa 4. Adresa de livrare pentru autobuzele electrice

Adresa de livrare pentru autobuzele electrice corespunzătoare autobazei (garajului), operatorului de transport în comun este următoarea:

Localitatea	Adresa de livrare pentru autobuzele electrice
Iași	Garaj Tudor Vladimirescu str. Splai Bahlui Mal Drept nr. 32

