COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.
Bdul Dinicu Golescu 38, sector 1, Bucuresti, Romania, 010873
Tel.: (+4 021) 264 32 00 Fax: (+4 021) 312.09.84
Email: office@andnet.ro, registratura.cnair@andnet.ro
CUI 16054368; J40/552/15.01.2004; Capital social 18.416.750 LEI
www.erovinieta.ro

Clarificare 3
la documentatia de atribuire pentru
Concesiune de servicii in vederea utilarii / dotarii, operarii si intretinerii spatiilor pentru servicii / parcarilor de scurta durata / parcarilor de lunga durata aflate pe autostrazile/drumurile expres si drumurile nationale din Romania, deschise traficului rutier, situate pe autostrazile A3, A4, A10, DN65F VOS – VO Craiova, VO Satu Mare, VO Mihailesti, DEX Craiova-Pitesti:

Lot 1: Spatii pentru Servicii km 23+500 dr. si 26+600 stg., Moara Vlasiei si Parcari de Scurta Durata aflate la Km 17+000 (stanga/dreapta) si Km 34+900 (stanga/dreapta) Autostrada A3, Bucuresti – Ploiesti;
Lot 2: Spatii pentru Servicii km 63+500 dr./stg., Barcanesti si Parcari de Scurta Durata aflate la Km 56+900 (stanga/dreapta) si Km 49+100 (stanga/dreapta), Autostrada A3, Bucuresti – Ploiesti;
Lot 3: Spatii pentru Servicii km 10+840 stg./dr., Nodul Turda, Autostrada A3, Campia Turzii – Gilau;
Lot 4: Spatii pentru Servicii km 47+490 stg./dr., Gilau, Autostrada A3, Campia Turzii – Gilau;
Lot 5: Spatii pentru Servicii km 64+000 (stg/dr.), Biharia, Autostrada A3, Gilau – Bors, Sectiunea 3C;
Lot 6: Spatii pentru Servicii km 4+000 (stg/dr.), Ovidiu, Autostrada A4, VO Constanta;
Lot 7: Spatii pentru Servicii km 46+800 (stg.) / km 46+600 (dr.), Aiud, Autostrada A10, Sebes – Turda;
Lot 8: Parcari de Lunga Durata Varianta de ocolire Craiova – DN 65F VOS, km 4+460 dr. si km 3 + 780 stg;
Lot 9: Parcari de Lunga Durata Varianta de Ocolire Satu-Mare, km 7+550 (stg.) / km 4+400(dr.);
Lot 10: Parcari de Lunga Durata Varianta de Ocolire Mihailesti, km 1+780 (stg.)/km 1+960 (dr.);
Lot 11: Spatii pentru Servicii km 29+240 (stg./dr.) DEX Craiova – Pitesti, Tronson 2, Lot 1;
Lot 12: Spatii pentru Servicii km 55+300 (stg./dr.) DEX Craiova – Pitesti, Tronson 2, Lot 2.

Intrebare 1	Având în vedere (i) complexitatea și volumul considerabil al răspunsurilor la solicitările de clarificări publicate în SEAP în data de 13.08.2024, în cadrul procedurii mai sus rubricate al cărei status este "suspendată", (ii) perioada de timp foarte scurtă stabilită pentru depunerea ofertelor, (iii) perioada de concedii anuale, vă rugăm să extindeți data depunerii ofertelor pentru data de **20 octombrie 2024**.

Raspuns 1	Autoritatea contractanta a prelungit termenul de depunere al ofertelor pana in data de **17.09.2024, ora 10:00.** A se vedea Anuntul de schimbare nr. SCH005054/ 26.08.2024 si Clarificare/erata generata automat ca urmare a extinderii termenelor publicata in data de 26.08.2024.
Intrebare 2	***Avand in vedere ca*** un contract de concesiune (*de lucrari si de servicii*) implica intotdeauna **transferul catre operatorul economic concesionar a unei parti semnificative a riscului de operare si de natura economica**, legat de exploatarea lucrarilor si/sau serviciilor care fac obiectul concesiunii; ***Avand in vedere ca*** autoritatea contractanta **are obligatia** ca, la elaborarea documentatiei de atribuire, sa aduca, in mod transparent, la cunostinta operatorilor economici interesati toate informatiile necesare intocmirii ofertelor, iar, in masura in care acestia din urma formuleaza solicitari de clarificare, sa raspunda in mod clar, complet si, daca este cazul, sa dispuna masuri de remediere a actelor si prevederilor din documentatia Procedurii, care neremediate pot sa aiba impact direct in proiectul de concesiune, cat si pentru a evita restrangerea concurentei in cadrul Procedurii, ceea ce ar putea afecta negativ calitatea produselor, serviciilor sau lucrarilor efectuate. Astfel, tinand cont de raspunsuriile oferite de autoritatea contractanta in cadrul Raspunsului consolidat la clarificari, consideram ca aceasta **nu si-a indeplinit pe deplin obligatiile** mentionate anterior, atat timp cat a evitat sa raspunda clar si complet la aspectele expuse prin adresele de clarificare. In schimb, autoritatea s-a limitat la a invoca faptul ca proiectul de contract prevede mecanismul Actiunii Adverse a unei Autoritatii Relevante, mentionand ca acesta poate fi accesat la nevoie. Totusi, in opina subscrisei, aceasta abordare ignora faptul ca mecanismul respectiv nu este clar definit si nu acopera toate aspectele, cum ar fi cele legate de modificarile legislative, ceea ce ar putea intarzia finalzarea Proiectului; ***Avand in vedere*** ca autoritatea contractanta are experienta procedurilor similare, initiate in anii anteriori si aflate inca in derulare, pentru care, din diverse motive s-a impus decalarea datei planificata de incepere integrala a serviciilor ce a fost stabilita initial pentru respectivele proceduri, si avand in vedere ca asa cum reiese din Raspunsul consolidat la clarificari, autoritatea contractanta nu a fost de acord cu extinderea perioadei de proiectare si executie solicitata de operatorii economici interesati, va solicitam sa clarificati cum vede autoritatea realizarea/ finalizarea Proiectelor aferente fiecarui LOT intr-un termen de 18 luni, tinand cont de faptul ca pentru fiecare dintre cele doisprezece LOT-uri, conform celor precizate in Documentatia de atribuire aferenta Procedurii, **gradul de realizare pe tipuri de lucrari este diferit de la un LOT la altul**, mai exact, discutam de LOT-uri unde ***lucrarii de amenajare ale spatiilor de servicii nu sunt finalizate, aflandu-se la nivel de pamant;*** ***De asemenea, avand in vedere*** experienta autoritatii contractanta in proceduri similare, presupunem ca aceasta cunoaste, daca nu in mod direct, cel putin prin prisma dificultatilor intampinate de operatorii economici, ca etapele procesului de racordare la reteaua electrica de distributie (***RED)*** trebuie corelate cu specificul si datele energetice ale locului de consum, cu nivelul de putere necesar pentru functionarea punctelor de consum aferente spatiului de servicii/LOT, cu actiunile pe care trebuie sa le intreprinda utilizatorul, dar si operatorul de retea, precum si cu documentele necesare, specifice fiecarei etape a procesului de racordare;

	Mai mult, lipsa disponibilului de putere necesar pentru puctele de consum ce urmeaza a fi amplasate pe un LOT, conduce la extinderea / modificarea RED din amonte, daca exista aceasta posibilitate, iar de cele mai multe operatorul de retea stabileste ca solutiei de racordare la RED, sa va realiza prin studiu de solutie; Totodata, conform *Regulamentului privind racordarea utilizatorilor la retelele electrice de interes,* asa cum a fost modificat ***(Regulament)***, in cazul in care punctul de delimitare se stabileste in amonte de limita de proprietate asupra terenurilor si instalatia de utilizare este amplasata pe proprietatea publica sau a tertilor, utilizatorul, in speta Concesionarul, este obligat sa obtina in prealabil de la proprietarii terenurilor dreptul de uz si de servitute asupra proprietatilor acestora, pentru executarea lucrarilor necesare realizarii retelei electrice, pentru asigurarea functionarii normale a acesteia, precum si pentru realizarea reviziilor, reparatiilor si interventiilor necesare, iar acesta cerinta/ etapa este foarte greu de indeplinit, iar in unele situatii chia nu se poate indeplini, intrucat o mare parte din proprietatiile traversate nu sun tinregistrate in sistemul informatic integrat de cadastru si carte funciara, iar pentru ca aceste date se subscriu conditiilor de acces la date cu caracter personal reglementate de legislatia in vigoare, respectiv Regulamentul General privind Protectia Datelor nr. 679/2016 (”***GDPR***”), facand imposibila identificarea dintr-o alta sursa, a proprietarilor ce detin proprietatiile traversate, pentru a putea incheiea acordurile pentru dreptul de uz si de servitute; ***Intrucat,*** la data redactarii prezentei Autoritatea Nationala de Reglementare in domeniul Energiei (***ANRE***) a adoptat *Ordinul nr. 53/2024 pentru aprobarea Metodologiei privind alocarea capacităţii reţelei electrice pentru racordarea locurilor de producere a energiei electrice, precum şi pentru modificarea şi completarea unor ordine ale preşedintelui Autorităţii Naţionale de Reglementare în Domeniul Energiei din domeniul racordării utilizatorilor la reţeaua electrică de interes public („**Ordinul nr. 53/2024**”),* iar modificarile aduse pot impacta **in mod direct si chiar decisiv proiectele de conscesiune**, existand riscul sa impiedice realizarea acestora, aspect ce i-a fost semnalat autoritatii contractante prin solicitariile de clarificare, insa aceasta a ales sa-l ignore, fara sa dispuna nicio masura de remediere in acest sens, prin prezenta, va solicitam sa clarificati modul in care autoritatea contractante intentioneaza sa abordeze/ gestioneze o astfel de situatie, in contextul in care ne-am exprimat deja opinia cu privire la invocarea mecanismului de Actiune Adversa a unei Autoritatii Relevante. ***In considerarea celor de mai sus***, prin prezenta, va solicitam **revizuirea documentatiei de atribuire aferenta Procedurii, luarea masurilor de remediere care se impun si publicarea acestora in timp util.**
Raspuns 2	Autoritatea Contractanta considera ca perioada de 18 luni, calculata de la Data Începerii si pana la Data Începerii Integrale a Serviciilor, include toate etapele necesare a fi parcurse de catre viitorii Concesionari in vederea realizarii tuturor activitatilor necesare (avizare, proiectare, executie lucrari, obtinere autorizatii de functionare, etc.) inclusiv activitatile necesare racordarii la reteaua electrica astfel incat Dotarile Minime Obligatorii, asa cum sunt acestea definite prin documentatia de atribuire, sa fie functionale si puse la dispozitia utilizatorilor autostrazii / drumului expres/ variantei ocolitoare deservite de Lot. In cazul aparitiei necesitatii realizarii unor activitati suplimentare, exista mecanisme contractuale care dau posibilitatea extinderii perioadei de 18 luni, ca

	de exemplu cele referitoare la cazuri de exonerare, cu respectarea conditiilor impuse de prevederile contractuale. In concluzie, Autoritatea contractanta isi mentine cerintele din Documentatia de Atribuire.
Intrebare 3	Vă rugăm să reanalizați situația și considerentele expuse prin subiectele solicitărilor de clarificări și răspunsurilor aferente (nr. 27, nr. 28, nr. 29, nr. 30, nr. 31, nr. 32, nr. 35, nr. 256 din clarificarea nr. 2 publicată în SEAP), prin care a fost solicitată darea în folosință/operarea punctelor de reîncărcare pentru vehicule electrice grele în etape, respectiv 1 (un) punct de reîncărcare la Data Planificată de Începere Integrală a Serviciilor, urmând ca celelalte puncte de reîncărcare să fie proiectate, autorizate, construite, puse în funcțiune și operare, treptat, în funcție de tendințele și cerințele efective de piață, care să facă această componentă fezabilă din punct de vedere socioeconomic, conform studiilor și analizelor concesionarului, și să acceptați: 1) etapizarea obiectului contractului (etapa 1 – realizarea spațiilor de servicii pentru carburanți, etapa a II-a – realizarea stațiilor de reîncărcare pentru vehicule electrice grele), cu termene contractuale separate (Data de Începere pentru Stația de Carburanți, Data de Începere pentru Încărcare Electrică, Data Finalizării Lucrărilor, Data Planificată de Începere Integrală a Serviciilor pentru Stația de Distribuție, Data Planificată de Începere Integrală a Serviciilor pentru Încărcare Electrică) după cum s-a solicitat prin clarificările la documentația de atribuire adresate. 2) alocarea unei contribuții financiare a autorității publice la cheltuielile de capital sau de operare pentru componenta de încărcare electrică pentru vehicule electrice grele, cu preluarea riscului de cerere de către autoritatea publică. În sprijinul acestei solicitări, vă rugăm să analizați și Ghidul **„*Electric Vehicle charging concessions*”** emis de Banca Europeană de Investiții („**Ghidul BEI**”), care, pe baza expertizei acumulate de European PPP Center (EPPPC) a cărei misiune este să acorde sprijin sectorului public din Europa în livrarea unor proiecte de parteneriat public-privat mai bine structurate, și care reglementează următoarele observații și îndrumări: • Concesiunea este doar una dintre modalitățile de parteneriat pentru achiziționarea de infrastructură de încărcare pentru vehicule electrice; alături de concesiune, celelalte modalități sunt: achiziția publică, asocierea în participațiune, contractele pe bază de disponibilitate ("availability-based contract") și contractele de licență; • Dintre formele identificate mai sus, în cazul de față, apreciem că ar fi adecvată atribuirea unui contract de achiziții publice de lucrări sau structurarea și atribuirea unui contractul de disponibilitate pe bază de performanță; precizăm faptul că contractul pe bază de disponibilitate se grefează pe o concesiune de bun public și reprezintă o varietate a concesiunii; • Conform Ghidului BEI, contractul pe bază de disponibilitate este un tip de contract în care autoritatea publică păstrează un anumit control asupra infrastructurii, similar modelului de concesiune. În executarea acestui contract, riscurile legate de instalarea și exploatarea infrastructurii sunt în mare parte transferate către partenerul privat, **<u>cu excepția riscului legat</u>**

	de cererea utilizatorilor. Partenerul privat este responsabil de finanțarea cheltuielilor, cu sau fără sprijin financiar din partea Autorității Publice, și **este plătit de aceasta pe durata contractului numai dacă infrastructura rămâne disponibilă în mod continuu pentru utilizarea sa**. • În cazul contractului pe bază de disponibilitate, riscul autorizării și al modificărilor legislative sunt împărțite între autoritatea publică și partenerul privat; • Spre deosebire de modelul contractului de achiziții publice, contractele bazate pe disponibilitate adoptă o abordare integrată prin transferul riscului de menținere a unei rețele fiabile și funcționale de către partenerul privat care furnizează și instalează infrastructura. Astfel, în situația în care rețeaua nu este disponibilă pentru utilizare, partenerul privat înregistrează pierderi de venituri, respectiv plățile de disponibilitate pe perioada de operare. În acest mod, contractul de disponibilitate creează un stimulent financiar pentru partenerul privat, deoarece va trebui să se asigure că punctele de încărcare electrice sunt în continuare disponibile pentru utilizare. • În cadrul contractului bazat pe disponibilitate, autoritatea publică poate stabili standarde și cerințe pe care partenerul privat trebuie să le îndeplinească în prestarea continuă a serviciului de încărcare a vehiculelor electrice. Aceste cerințe pot fi susținute, de exemplu, prin deduceri din plățile de disponibilitate. • Conform Ghidului BEI, tipul de contract pe bază de disponibilitate este printre cele mai simple de negociat și implementat contracte. Autoritatea publică identifică **locațiile care necesită investiții**, iar partenerul privat este obligat prin contract să instaleze infrastructura în acele zone. În acest tip de contract, **autoritatea publică își asumă riscul legat de cererea utilizatorilor** și este obligată să plătească partenerului privat, **indiferent de profitabilitatea punctelor de încărcare.** • Referitor la contractele de concesiune, Ghidul BEI precizează că **redevențele** nu fac parte din orice contract de concesiune pentru infrastructura de încărcare a vehiculelor electrice. Decizia autorității publice de a solicita sau nu redevențe și structura adecvată a acestui mecanism vor depinde de **contextul specific** al aranjamentului de concesiune. **Redevențele trebuie să fie luate în calcul în economia generală a proiectului și să fie acoperite din veniturile pe care partenerul privat le primește de la utilizatori**. Este important de menționat ca, în cazul **primelor concesiuni** într-o **piață de vehicule electrice imatură**, solicitarea unor redevențe poate să nu fie **viabilă**, sau plata acestora poate fi impusă **doar dacă și când concesiunea funcționează excepțional de bine.** Printre mecanismele de plată în cazul unui contract de concesiune se află și **plățile fixe regulate** pentru fiecare loc pe care este instalată infrastructura de încărcare a vehiculelor electrice (similar cu o chirie). În practică, **redevențele structurate ca un procent din venituri sau profituri pe o bază continuă s-au dovedit a funcționa**

	bine. Acest tip de aranjament menține ambele părți interesate și implicate în performanța și succesul continuu al concesiunii. Astfel, **motivul** pentru solicitarea unei redevențe este **confirmat** de **contribuția financiară a autorității publice la costurile de capital sau de operare**, deoarece aceste redevențe oferă autorității publice un anumit randament al investiției sale.
Raspuns 3	Autoritatea contractanta isi mentine cerintele din Documentatia de Atribuire. Strategia CNAIR SA in privinta spatiilor de servicii consta in utilarea/dotarea Spatiilor pentru Servicii aflate pe autostrazile/drumurile expres si drumurile nationale din Romania, deschise traficului rutier cu statii distributie carburanti, statii de incarcare pentru vehicule electrice usoare si grele, spatii de odihna, spatiu comercial inclusiv snack bar si cafenea, spatii de parcare, parcari securizate, toalete conform standardelor europene prin incheierea unor contracte de concesiune de servicii/lucrari cu operatori economici privati in sarcina carora revine finantarea integrala a investittilor necesare atingerii obiectivelor contractuale.
Intrebare 4	Revenim la solicitarea de clarificări 184 și vă rugăm să emiteți un răspuns pe fondul solicitării adresate la care nu ați oferit un răspuns concret cu privire la faptul că: (i) nu există cadru legal adoptat la nivel național în domeniul proiectării și construirii și autorizării infrastructurii pentru încărcătoare electrice, că (ii) acordarea ATR-urilor este suspendată de Compania Națională de Transport al Energiei Electrice "Transelectrica" S.A. în anumite zone pentru o perioadă nedeterminată, că (iii) piața de vehicule electrice grele este inexistentă în majoritatea Statelor Membre pe ruta TEN-T, iar eventuala construire și operaționalizare a infrastructurii necesare operării acestora este necunoscută, că (iv) perioadele de timp necesare certificărilor de cadru și autorizărilor în Romania a utilajelor aferente *"noilor tehnologii"* solicitate sunt reglementate, iar per ansamblu (v) nu există cerere pentru serviciile de încărcare electrică, vă rugăm să separați etapa de construire și etapa stațiilor de distribuție pentru combustibili fosili, de etapa de construire, operaționalizare și operare a încărcătoarelor electrice pentru vehicule electrice grele și vehicule electrice ușoare, care să aibă Date de Începere Integrală a Serviciilor separate, după cum urmează: - Data de Începere Integrală a Serviciilor pentru Stația de Distribuție Carburanți; - Data de Începere Integrală a Serviciilor pentru Încărcare Electrică. Vă adresăm încă o dată solicitarea ca Data de Începere Integrală a Serviciilor pentru Încărcare Electrică și perioada de operare să curgă de la finalizarea proiectării, construirii, autorizării și devenirii operaționale a infrastructurii pentru încărcătoare electrice, date fiind toate incertitudinile juridice și factuale de mai sus, propunere care este în aceeași linie cu Ghidul emis de Banca Europeană de Investiții *„Electric vehicle charging concessions A contract guide for public authorities".* Precizăm faptul că potrivit Regulamentului (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE, noile tehnologii se referă la tehnologiile care au ca scop reducerea emisiilor de CO2 și îmbunătățirea sustenabilității. Din acestea fac parte și măsuri specifice pentru vehicule grele precum camioane și autobuze, care să asigure conformitatea acestor vehicule cu noile cerințe de mediu. Regulamentul

	stabilește, de asemenea, cerințe tehnice cu privire la implementarea noilor tehnologii și în ceea ce privește categoria vehiculelor grele.
Raspuns 4	Conform prevederilor din modelul de contract data de incepere integrală a serviciilor se refera la inceperea furnizarii tuturor serviciilor. A se vedea si capitolul „*Definitii*" din modelul de contract. In concluzie, Autoritatea contractanta isi mentine cerintele din Documentatia de Atribuire
Intrebare 5	Vă rugăm să clarificați dacă Autoritatea Contractantă solicită ca din Dotările Minime Obligatorii să facă parte două zone de dușuri, pentru bărbați si pentru femei, disponibile si funcționale, una în parcarea securizată și una în spațiul de servicii, dar fiind că acestea s-ar afla la 100 m, în concret în Spațiul de Servicii km 64+000 Biharia stânga.
Raspuns 5	Ofertantii trebuie sa se conformeze cerintelor privind parcarea securizata asa cum sunt formulate in Caietul de Sarcini. Pe langa aceste cerinte, Concesionarul are obligatia de a mentine functionale dotarile existente deja pe amplasament (dusurile situate in interiorul cladirii toaletelor publice).
Intrebare 6	Vă rugăm să precizați numărul de toalete publice, pentru bărbați și pentru femei, disponibile și funcționale, care vor fi puse la dispoziția utilizatorilor la Data Începerii Integrale a Serviciilor, în concret în Spațiul de Servicii km 64+000 Biharia stânga.
Raspuns 6	Ofertantii trebuie sa se conformeze cerintelor formulate in Caietul de Sarcini. Pe langa aceste cerinte, Concesionarul are obligatia de a mentine functionale dotarile existente deja pe amplasament (toaletele publice).
Intrebare 7	Vă rugăm să clarificați dacă Autoritatea Contractantă a intenționat crearea unei parcări TIR gratuită de 24 de locuri, cu obligativitatea de a menține aceste locuri, cât și a unei parcări securizate cu 30 de locuri plătite, în contextul existenței unei parcări gratuite, precum și factorii care au fundamentat această cerință.
Raspuns 7	Autoritatea Contractanta considera ca este la latitudinea Concesionarului de a proiecta si reamenaja Spatiul pentru Servicii, situat pe Autostrada A3, Biharia, Km 64+000, in functie de propriile analize, cu obligativitatea de a pastra un numar minim de locuri de parcare TIR destinat opririlor de scurta durata.
Intrebare 8	Având în vedere procedurile și termenele legale de obținere a Avizelor Tehnice de Racordare (ATR), vă rugăm să clarificați clar, precis și detaliat, dacă în cadrul termenului de 18 luni, stabilit de Autoritatea Contractantă pentru etapele de Proiectare, Autorizare, Avizare Tehnică Racordare, Execuție, și emitere Avize și Autorizație de Funcționare, ați luat în calcul și durata necesară parcurgerii etapelor de Proiectare, Autorizare și abia apoi Avizare Tehnică de Racordare și execuției branșamentelor necesare puterilor propuse. În cazul în care răspunsul este afirmativ, vă rugăm să precizați separat numărul de luni considerat suficient de Autoritatea Contractantă pentru individualizat pentru fiecare etapă în parte (Proiectare, Autorizare, Avizare Tehnică de Racordare, Execuție, și emitere Avize și Autorizație de Funcționare).
Raspuns 8	Autoritatea Contractanta considera ca perioada de 18 luni, calculata de la Data Începerii si pana la Data Începerii Integrale a Serviciilor, include toate etapele necesare a fi parcurse de catre viitorii Concesionari in vederea realizarii tuturor activitatilor necesare (avizare, proiectare, , executie lucrari, obtinere autorizatii de functionare, etc.) astfel incat Dotarile Minime Obligatorii, asa cum sunt acestea definite prin documentatia de atribuire, sa fie functionale si puse la

	dispozitia utilizatorilor autostrazii / drumului expres/ variantei ocolitoare deservite de Lot. In cazul aparitiei necesitatii realizarii unor activitati suplimentare, exista mecanisme contractuale care dau posibilitatea extinderii perioadei de 18 luni, ca de exemplu cele referitoare la cazuri de exonerare, cu respectarea conditiilor impuse de prevederile contractuale. Autoritatea contractanta isi mentine cerintele din Documentatia de Atribuire.
Intrebare 9	Vă rugăm să actualizați bornele contractuale din cadrul secțiunii "*Ipotezele Modelului Financiar*" din Caietul de Sarcini republicat prin clarificarea nr. 2, în caz contrar rezultând un model financiar care ar trebui elaborat retroactiv.
Raspuns 9	Urmatorul paragraf din toate caietele de sarcini : *Ipotezele Modelului Financiar* [...] *"Ofertantii trebuie sa isi construiasca modelele financiare utilizand urmatoarele ipoteze:* *a. Data Contractului – 1 Iunie 2024;* *b. Data de Incepere – 1 Septembrie 2024;* *c. Data Planificata de Incepere Integrala a Serviciilor – 1 Martie 2026;* *d. Data Expirării se calculeaza pentru fiecare Lot, adaugand la Data de Incepere, Durata contractului de concesiune pentru Lotul respectiv;* *e. Anul financiar si contabil al contractorului este anul ce incepe pe 1 Ianuarie pana in 31 decembrie;* *f. Toate datele de intrare privind costurile de operare trebuie sa fie exprimate in preturi raportate la 1 Martie 2024."* **se modifica dupa cum urmeaza**: *Ipotezele Modelului Financiar* [...] "Ofertantii trebuie sa isi construiasca modelele financiare utilizand urmatoarele ipoteze: a. Data Contractului – 31 Ianuarie 2025; b. Data de Incepere – 30 Aprilie 2025; c. Data Planificata de Incepere Integrala a Serviciilor – 30 Octombrie 2026; d. Data Expirării se calculeaza pentru fiecare Lot, adaugand la Data Contractului, Durata contractului de concesiune pentru Lotul respectiv; e. Anul financiar si contabil al contractorului este anul ce incepe pe 1 Ianuarie pana in 31 decembrie; f. Toate datele de intrare privind costurile de operare trebuie sa fie exprimate in preturi raportate la 1 Septembrie 2024."
Intrebare 10	Vă rugăm să ne precizați modalitatea și procedura prin care Autoritatea Contractantă va pune la dispoziția Concesionarului datele pentru a asigura "*prestarea unor servicii compatibile, interoperabile și continue de informare în timp real cu privire la trafic și condițiile de trafic pe întregul teritoriu al Uniunii Europene, autoritățile rutiere și operatorii rutieri pun la dispoziție datele rutiere statice și dinamice pe care le colectează și le actualizează într-un format*

	*standardizat, dacă este disponibil, sau în orice alt format care poate fi citit în mod automat." (*punctul 6.2.1 "Monitorizare" din Caietul de Sarcini).
Raspuns 10	Urmatorul paragraf de la punctul 6.2.1 „Monitorizarea Spatiilor de Servicii" din toate Caietele de Sarcini aferente celor 12 loturi [...] Concesionarul va tine cont de prevederile de mai jos si va furniza informatiile solicitate legate de acestea: Pentru a facilita prestarea unor servicii compatibile, interoperabile și continue de informare în timp real cu privier la trafic și condițiile de trafic pe întregul teritoriu al Uniunii Europene, autoritățile rutiere și operatorii rutieri pun la dispoziție datele rutiere statice și dinamice pe care le colectează și le actualizează într-un format standardizat, dacă este disponibil, sau în orice alt format care poate fi citit în mod automat. • Datele menționate și metadatele corespunzătoare, inclusiv informațiile referitoare la calitatea acestora, sunt accesibile pentru a face obiectul unor schimburi și pentru a fi reutilizate de orice prestator de servicii din Uniunea Europeana în mod nediscriminatoriu, într-un interval de timp care să asigure prestarea la timp a serviciului de informare cu privire la trafic și la condițiile de trafic prin intermediul Punctului de Național de Acces (administrat de CNAIR). • Serviciile de informare cu privire la trafic și condițiile de trafic se bazează pe actualizări ale datelor rutiere statice (inclusiv ale spațiilor de servicii și zone de parcări), ale datelor dinamice privind starea drumurilor și ale datele privind traficul sau pe orice combinație a acestora. Toate datele sunt actualizate în mod regulat de autoritățile rutiere, de operatorii rutieri și de prestatorii de servicii în conformitate cu cerințele prevăzute în Regulamentele Delegate ce completare a Directivei 2010/40/UE. Autoritățile rutiere, operatorii rutieri și prestatorii de servicii corectează la timp eventualele inexactități pe care le-au detectat în datele proprii sau care le-au fost semnalate de către orice utilizator și orice utilizatori finali. • Datele ce urmează a fi publicate în Punctul Național de Access vor respecta prevederile: o REGULAMENTULUI DELEGAT (UE) NR. 885/2013 AL COMISIEI din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind STI în ceea ce privește furnizarea de servicii de informații referitoare la locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale; o REGULAMENTULUI DELEGAT (UE) NR. 886/2013 AL COMISIEI din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră; o REGULAMENTULUI DELEGAT (UE) 2015/962 AL COMISIEI din 18 decembrie 2014 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește prestarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic. **se modifica dupa cum urmeaza:**

	Avand in vedere obligatia Autoritatii de a pune la dispoziție datele rutiere statice și dinamice pe care le colectează și le actualizează într-un format standardizat, pentru a facilita prestarea unor servicii compatibile, interoperabile și continue de informare în timp real cu privire la trafic și condițiile de trafic pe întregul teritoriu al Uniunii Europene, Concesionarul va pune la dispozitia Autoritatii, la solicitarea acesteia, orice fel de informatii necesare si care sunt in legatura cu activitatile desfasurate de Concesionar in temeiul Contractului.
Intrebare 11	Vă rugăm să precizați cadrul legal aplicabil cu privire la deținerea unui subsistem de contorizare și clasificare trafic compus din „subsistemul de recunoaștere automată numere de înmatriculare și monitorizare/penalizare rovignetă - ANPR" menționat la Art. 6.2 „*Monitorizarea*" din cadrul Caietului de Sarcini aferent Lotului 5. Vă rugăm să clarificați ce implică funcția de „*penalizare rovignetă*" și să eliminați această dotare.
Raspuns 11	Pentru o mai buna intelegere a prevederilor din Caietele de Sarcini, precizam ca Sistemele ITS descrise in Caietele de Sarcini de la punctul 6.2 sunt ale autoritatii iar Sistemul de monitorizare al Concesionarului va trebui sa permita preluarea informatiilor in acest Sistem ITS, daca este cazul.
Intrebare 12	Vă rugăm să ne furnizați informații cu privire la componente ale sistemului de citire automat menționat la punctul 6.2 „Monitorizarea" din cadrul Caietului de Sarcini aferent Lotului 5, după cum urmează: a) Ce format vor avea datele și metadatele? b) Care este modul de interconectare cu Punctul național de acces (administrat de CNAIR)? c) Ce tip de software folosește? d) Care este intervalul de timp la care se va face transferul? e) Care sunt datele necesare a fi transmise pentru condițiile de trafic? f) Care sunt datele necesare a fi transmise pentru starea drumurilor? g) Care sunt datele combinate? h) Care sunt datele rutiere statice? **i)** Care sunt datele rutiere dinamice?
Raspuns 12	Toate informatiile necesare vor fi puse la dispozitia Concesionarului dupa Data Contractului, daca este cazul.
Intrebare 13	La punctul 6.2 „Monitorizarea" din Caietul de Sarcini aferent Lotului 5 referitor la componentele sistemului de citire automat se menționează: *"Datele ce urmează a fi publicate în Punctul Național de Access vor respecta prevederile: REGULAMENTULUI DELEGAT (UE) NR. 885/2013 AL COMISIEI din 15 mai* 2013 *de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind STI în ceea ce privește furnizarea de servicii de informații referitoare la locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale."* Vă rugăm să explicați ce fel de date (primite de la Concesionar) se vor publica în Punctul Național de acces și care este volumul acestora.
Raspuns 13	A se vedea raspunsul nr. 10 din prezenta clarificare.

Intrebare 14	La punctul punctul 6.2 „Monitorizarea" din cadrul Caietul de Sarcini aferent Lotului 5, se menționează: "*Sistemele existente la care se face referire sunt sistemele ITS (Sistemele de Transport Inteligente) montate in lungul autostrăzilor deservite de spatiile de servicii*." Vă rugăm să clarificați următoarele aspecte: a) Unde sunt amplasate concret sistemele ITS (Sistemele de Transport Inteligente) față de amplasamentul fiecărui lot care formează obiectul Procedurilor de Concesiune (1-12)? b) Cum deservesc spațiile de servicii (concesionarul lor) sistemele de transport inteligente montate pe autostradă, care este legătura între acestea? c) În ce constă, în concret, implicarea concesionarului spațiilor de servicii în deservirea sistemelor ITS (Sistemele de Transport Inteligente)?
Raspuns 14	A se vedea raspunsul nr. 11 si nr. 12 din prezenta clarificare.
Intrebare 15	În Anexa 1 „*Planuri conectare la rețeaua electrică – loturile 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8*" pentru Lot 5, ați indicat pe hartă o linie roșie care reprezintă traseul stâlpilor și cablurilor de înaltă tensiune ce vor alimenta încărcătoarele pentru vehicule grele și vehicule ușoare. Vă rugăm să identificați cu exactitate care este amplasamentul Lotului 5 Biharia, dat fiind că subscrisa a observat o discrepanță în identificarea în concret a lotului față de poziționarea lui în teren, deoarece distanța între locația indicată și lotul în cauză este de aproximativ 2,6 km. Vă rugăm să corectați informațiile puse la dispoziție și să indicați coordonatele amplasamentului Lotului 5, în condițiile în care acest aspect este esențial pentru informarea operatorilor economici.
Raspuns 15	Amplasamentul Lotului 5, Biharia, se regaseste in arhiva rar cu denumirea Documentatie Tehnica, folderul KMZ si in folderul Terenuri de pe platforma SEAP.
Intrebare 16	Vă rugăm să clarificați dacă traseul de alimentare de la transformator la zona de încărcătoarele pentru vehicule grele și vehicule ușoare indicat de dumneavoastră din Anexa 1 „*Planuri conectare la rețeaua electrică – loturile 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8*" aferentă Lotului 5 traversează drumuri publice sau terenuri private, și în caz afirmativ, vă rugăm să le identificați cu exactitate, pe fiecare categorie de teren (public, privat) acest aspect fiind esențial pentru informarea operatorilor economici.
Raspuns 16	Autoritatea a pus la dispozitie toate informatiile pe care le detine prin documentaria de atribuire publicata pe platforma SEAP. Informatii prezentate in Anexa 1 „*Planuri conectare la rețeaua electrică – loturile 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8*" au caracter orientativ si nu reprezinta solutiile finale necesare realizarii lucrarilor de alimentare/racordare la reteaua electrica, acestea vor fi obtinute de viitorii concesionari in urma parcurgerii tuturor etapelor prevazute in reglementarile legale din domeniu (realizare studiu solutie, avizare studiu solutie, obtinere aviz de racordare, etc..)
Intrebare 17	După analizarea Anexei 1 „*Soluții de racordare rețea pentru loturile 9, 10, 11, 12*", revenim și vă rugăm să ne puneți la dispoziție soluțiile concrete de racordare aferente Loturilor 11 și 12, iar nu pașii de urmat. De asemenea, vă rugăm să clarificați dacă aceste loturi dispun de curent electric și dacă puterea disponibilă din transformator permite o sarcina de **1500 KW**, acest aspect fiind esențial pentru informarea operatorilor economici.
Raspuns 17	A se vedea raspunsul nr. 16 din prezenta clarificare.

Intrebare 18	Vă rugăm să clarificați dacă, la stabilirea perioadei de proiectare și construire de 18 luni, de la Data de Începere până la Data Începerii Integrale a Serviciilor, ați avut în vedere perioada de timp necesară pentru derularea procedurilor de schimbare a regimului juridic al terenurilor. De asemenea, luând act de răspunsul dumneavoastră, vă rugăm să reveniți și sa ne furnizați documente și detalii concrete cu privire la **regimul juridic al terenurilor** (intravilan, extravilan, arabil, agricol- specificând clasa și utilitatea publică, coordonatele exacte), pentru toate loturile, acest aspect fiind esențial pentru informarea operatorilor economici.
Raspuns 18	Autoritatea Contractanta considera ca perioada de 18 luni, calculate de la Data Începerii si pana la Data Începerii Integrale a Serviciilor, include toate etapele necesare a fi parcurse de catre viitorii Concesionari in vederea realizarii tuturor activitatilor necesare (avizare, proiectare, , executie lucrari, obtinere autorizatii de functionare, etc.) astfel incat Dotarile Minime Obligatorii, asa cum sunt acestea definite prin documentatia de atribuire, sa fie functionale si puse la dispozitia utilizatorilor autostrazii / drumului expres/ variantei ocolitoare deservite de Lot. In cazul aparitiei necesitatii realizarii unor activitati suplimentare, exista mecanisme contractuale care dau posibilitatea extinderii perioadei de 18 luni, ca de exemplu cele referitoare la cazuri de exonerare, cu respectarea conditiilor impuse de prevederile contractuale. Autoritatea contractanta isi mentine cerintele din Documentatia de Atribuire.
Intrebare 19	Vă rugăm să extindeți noul termen de depunere a ofertelor cu cel puțin **3 (trei) luni**, având în vedere că: a) pregătirea ofertelor pentru proiectele de concesiune de anvergură care se încheie pe o perioadă îndelungată presupune un efort foarte mare din partea operatorilor economici, obținerea unor aprobări și audituri suplimentare, cu atât mai mult cu cât sunt solicitate o multitudine de documente, scrisori, verificări, pe suport de hârtie și/sau CD/stick; b) operatorii economici trebuie să parcurgă toate răspunsurile la solicitările de clarificări și anexele acestora în vederea structurării juridice, tehnice și financiare a ofertelor tehnice și financiare, precum și de a formula noi solicitări de clarificare în cazul răspunsurilor care nu au oferit o clarificare clară, completă și precisă, la cele anterioare.
Raspuns 19	A se vedea Raspunsul 1 din prezenta clarificare.