



MUNICIPIUL IAȘI

**DIRECȚIA DE TRANSFORMARE DIGITALĂ ȘI
MANAGEMENT AL TRAFICULUI
SERVICIUL MANAGEMENT AL TRAFICULUI**

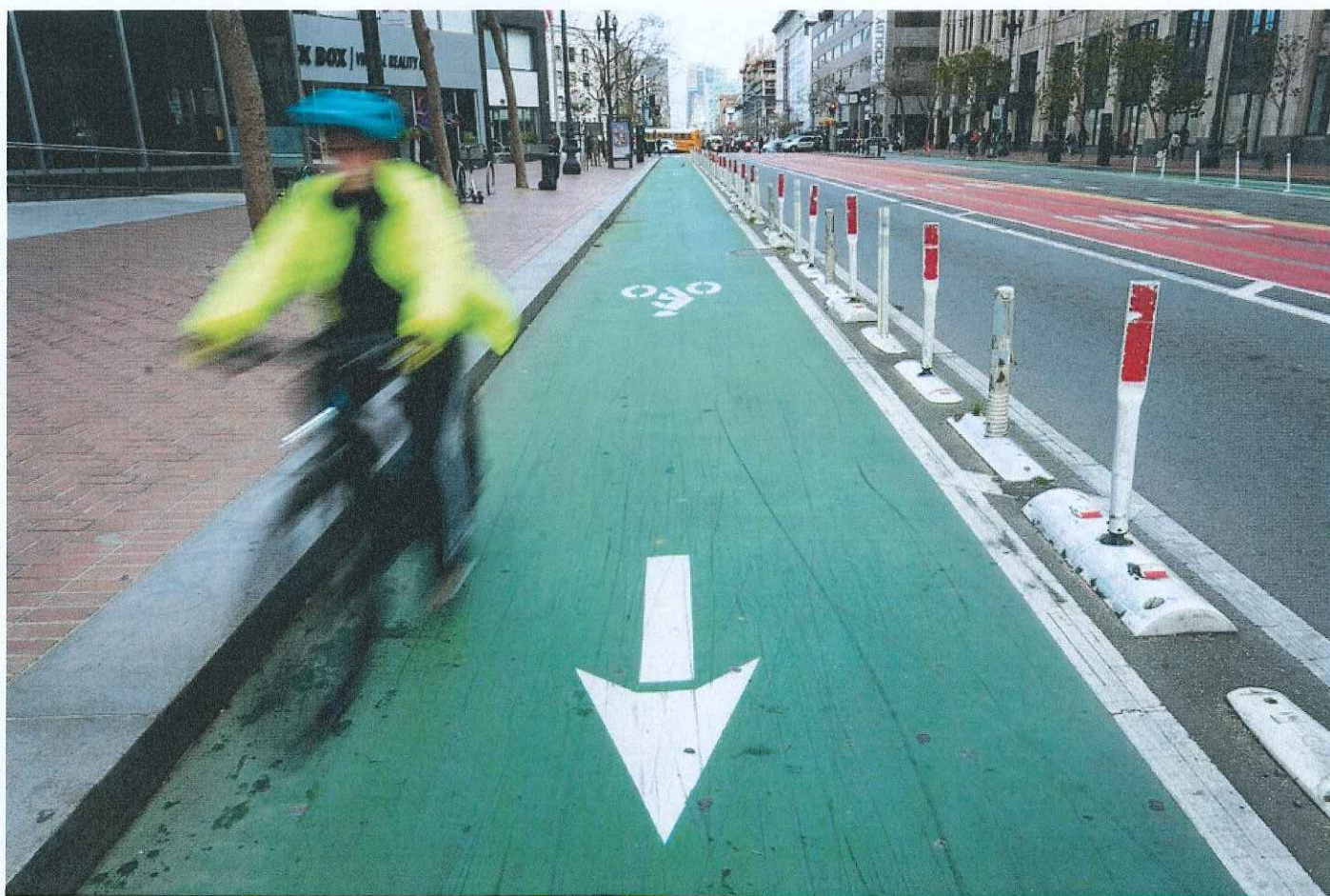


Nr. 89375 / 30.06.2026

Aprobat,
Mihai CHIRICA
Primar

CAIET DE SARCINI

având ca obiect achiziția publică
„Realizarea Masterplanului pentru circulația bicicletelor în Municipiul Iași”



**CAPITALA
ISTORICĂ A
ROMÂNIEI**

Bd. Ștefan cel Mare și Sfânt nr. 11
Iași RO-700067; Cod Fiscal: 4541580

0232 267582 0232 410266
informatii@primaria-iasi.ro

www.primaria-iasi.ro
f / PrimariaMunicipiuluiIasi

1. INTRODUCERE

Cerințele precizate în Caietul de sarcini sunt considerate ca fiind minimale. Orice ofertă prezentată, care se abate de la prevederile Caietului de sarcini, va fi luată în considerare numai în măsura în care propunerea tehnică presupune asigurarea unui nivel calitativ superior cerințelor minimale din Caietul de sarcini.

În cadrul acestei proceduri, Municipiul Iași îndeplinește rolul de Autoritate Contractantă, respectiv Achizitor în cadrul Contractului. Orice activitate descrisă într-un anumit capitol din Caietul de Sarcini și nespecificată explicit în alt capitol, trebuie interpretată ca fiind menționată în toate capitolele unde se consideră de către proiectant că aceasta trebuia menționată pentru asigurarea îndeplinirii obiectului Contractului.

Caietul de sarcini face parte integrantă din documentația pentru achiziția serviciilor de proiectare a pistelor de biciclete de pe raza municipiului Iași.

Caietul de sarcini conține, în mod obligatoriu, specificații tehnice.

Cerințele impuse vor fi considerate ca fiind minimale.

Cod CPV principal: 71242000-6 Pregătire de proiecte și proiectare, estimare a costurilor

2. CONTEXTUL REALIZĂRII ACHIZIȚIEI

Mersul pe bicicletă reprezintă una dintre opțiunile fundamentale ale mobilității, oferind o serie de avantaje: este ieftin, fără emisii, nu utilizează combustibili fosili, oferă beneficii pentru sănătate, este la fel de accesibil, indiferent de venituri.

Denumirea obiectivului de investiții: **"Realizarea Master Planului pentru circulația bicicletelor și proiectare, taxe, avize pentru amenajare piste de biciclete pe arterele municipiului Iași"** are ca titular al acestei investiții Municipiul Iași iar beneficiarii acestuia sunt cetățenii Municipiului Iași. Prezentul obiectiv de investiții vizează proiectarea și amenajarea unor benzi de circulație destinate bicicletelor ce vor alcătui o infrastructură a transportului alternativ.

Obiectivul de investiții este finanțat din fonduri publice locale și contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin extinderea traseelor de piste de biciclete, ceea ce va conduce la îmbunătățirile condițiilor de mediu și a calității vieții cetățenilor.

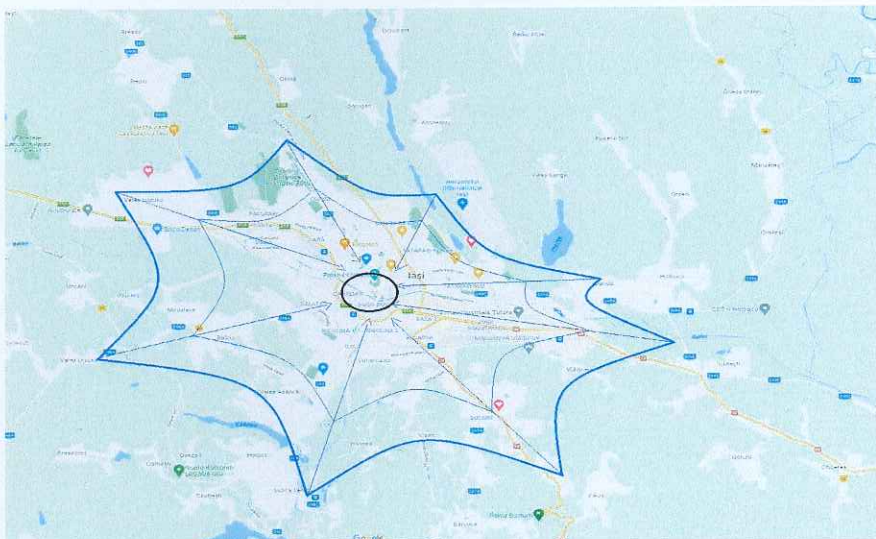
Infrastructura pentru biciclete trebuie să îndeplinească, incontestabil, cerința de bază, care o reprezintă siguranța utilizatorilor acesteia și a celorlalți participanți la trafic.

Ca și rezultat, vom oferi posibilitatea cetățenilor municipiului Iași să utilizeze într-un mod sigur bicicletele, astfel încât să contribuie la reducerea amprente de carbon a orașului, să-și mențină sănătatea și să fie mai relaxați protejând totodată mediul înconjurător.

Fluxurile de intrare la orele dimineții și amiezii sunt orientate către oraș și în special către centru iar cele de ieșire invers după orele 16. Acest lucru provoacă o reală problemă traficului auto în orele critice, acesta fiind îngreunat de lipsa pistelor de biciclete care ar încuraja cetățenii în utilizarea mijloacelor de transport alternativ.

Totodată, lipsa unei centuri ocolitoare face ca accesul bicicliștilor din zona metropolitană către centrul orașului să fie îngreunată, ei neavând posibilitatea să evite aglomerația orașului prin folosirea unor rute ocolitoare.

Disponerea pistelor de biciclete radial permite accesul bicicliștilor spre centru, din orice punct al orașului.



Beneficii obținute prin folosirea mijlocului de transport alternativ – BICICLETA:

- Spațiul public va fi îmbunătățit prin construcția pistelor pentru biciclete. Ciclismul este silențios și ajută la reducerea zgomotului din trafic.
- Calitatea aerului local se îmbunătățește drastic la trecerea de la mașini la biciclete. Trecerea de la mașină la bicicletă reduce poluarea cu 65% NOx pe km parcurs.
- Bicicliștii fac cumpărături local, mai des și sunt mai loiali în comparație cu șoferii de mașini. Deși bicicliștii cheltuiesc mai puțin pe vizită, aceștia cheltuiesc mai mult pentru că fac cumpărături mai des decât oamenii care conduc.
- În comparație cu mașinile și autobuzele, ciclul de viață al unei biciclete generează emisii minime de carbon.
- Un kilometru de pista de bicicletă produce un beneficiu social de 0,68 euro, în timp ce mașinile și autobuzele costă societatea 0,37 euro și, respectiv, 0,29 euro pe km parcurs.
- Costul anual al întreținerii unei biciclete este de aprox. 300 euro, în timp ce costul anual de întreținere a unei mașini este de aprox. 8500 euro.
- Ciclismul este mai accesibil decât conducerea unei mașini și le permite oamenilor să aibă acces la o gamă mai largă de opțiuni pentru locuri de muncă și activități.
- Ciclismul prelungește speranța de viață cu 3 până la 14 luni.
- Ciclismul efectuat doar 30 minute în fiecare zi este echivalent cu nivelul săptămânal recomandat de activitate fizică.
- Mersul cu bicicleta în fiecare zi reduce riscul de boli grave și depresie.
- Ciclismul este un mod eficient de prevenire a obezității și reduce incidența diabetului de tip II.
- 59% dintre bicicliștii asociază ciclismul cu bucuria.
- Ciclismul este asociat cu independența și flexibilitatea.
- Bicicletele ocupă mai puțin spațiu decât mașinile, atât în trafic, cât și în parcare.
- În mediul urban, locațiile sunt mai ușor accesibile cu bicicleta sau o combinație de biciclete și transport public, decât cu mașina.
- Ciclismul permite persoanelor în vârstă să rămână active social pentru mai mult timp.

SITUAȚIA ACTUALĂ:

În prezent, la nivelul Municipiului Iași există mai multe sectoare de infrastructură destinată circulației bicicletelor, amenajate pe artere precum: Tudor Vladimirescu, Prof. Dimitrie Mangeron, Bulevardul Chimiei, Elena Doamna, Bulevardul Independenței, Bulevardul Carol I, Grigore Ghica, Păcurari, Șoseaua Păcurari și Șoseaua Nicolina.

Aceste amenajări au fost realizate în etape distincte, cu precădere în cadrul unor proiecte de modernizare sau reabilitare a infrastructurii rutiere, fără a avea la bază o viziune unitară privind dezvoltarea unei rețele pentru circulația bicicletelor (velo) coerente la nivelul municipiului.

În consecință, infrastructura existentă prezintă o serie de deficiențe funcționale și de conformare, printre care:

- lipsa continuității și a conectivității între diferitele sectoare de piste;
- discontinuități în zonele de intersecție și în punctele de traversare, care afectează siguranța și confortul utilizatorilor;
- soluții de amenajare neomogene și, în anumite cazuri, nealiniate bunelor practici și standardelor actuale de proiectare;
- existența unor trasee unidirecționale sau incomplete, care nu asigură continuitatea deplasărilor în ambele sensuri și nu permit formarea unei rețele funcționale.

Deși anumite sectoare, precum cel de pe Bulevardul Carol I, oferă condiții superioare față de alte amenajări existente, acestea nu asigură în prezent o infrastructură completă și continuă pe întregul traseu, fiind necesară integrarea lor într-o rețea velo unitară și sigură.

Totodată, se află în etapa de proiectare un traseu velo pe relația Rond Agronomie / Campus Universitatea de Științe Vieții „Ion Ionescu de la Brad” – Bulevardul Carol I – Piața Mihai Eminescu – Bulevardul Independenței – Strada Elena Doamna – Intersecția Bucșinescu – Campus Tudor Vladimirescu, care urmează să fie analizat și corelat cu viitorul Masterplan Velo al Municipiului Iași pentru asigurarea integrării în rețeaua propusă.

3. OBIECTUL ACHIZIȚIEI PUBLICE

Obiectul prezentei achiziții publice îl constituie prestarea serviciilor de elaborare a **Masterplanului Velo al Municipiului Iași**, ca document strategic de planificare, dezvoltare și prioritizare a infrastructurii pentru deplasarea cu bicicleta la nivelul municipiului.

Masterplanul va fi elaborat în corelare cu prevederile **Masterplanului Metropolitan Iași aprobat de ADI Zona Metropolitană Iași**, asigurând integrarea rețelei velo municipale în sistemul metropolitan și continuitatea traseelor propuse, cu respectarea direcțiilor strategice, obiectivelor și principiilor stabilite prin documentația metropolitană.

Serviciile ce fac obiectul contractului includ, fără a se limita la:

- analiza situației existente și a documentațiilor relevante în domeniul mobilității și amenajării teritoriului;
- preluarea și adaptarea prevederilor Masterplanului Metropolitan de Transport la nivelul Municipiului Iași;
- definirea și ierarhizarea rețelei velo municipale, inclusiv stabilirea priorităților de implementare;
- elaborarea planșelor, hărților tematice și a documentației tehnice și strategice aferente;
- estimarea etapizată a investițiilor și formularea recomandărilor pentru implementarea proiectelor;
- elaborarea documentului final de tip Masterplan Velo, inclusiv în format editabil și needitabil.

Întreaga documentație elaborată în cadrul contractului va deveni proprietatea Autorității Contractante și va fi predată atât în format electronic, cât și pe suport hârtie, conform cerințelor din caietul de sarcini.

4. TERMENUL DE PRESTARE A SERVICIILOR ȘI DURATA CONTRACTULUI

Durata contractului: 6 luni.

5. SPECIFICAȚII TEHNICE

Prezentul caiet de sarcini stabilește cerințele minime privind elaborarea **Masterplanului Velo al Municipiului Iași**, document strategic destinat planificării, dezvoltării și prioritizării infrastructurii pentru deplasarea cu bicicleta, în corelare cu documentele de planificare urbană și de mobilitate existente, precum și cu Masterplanul Metropolitan de Transport.

5.1 Cerințe tehnice generale

Masterplanul va reprezenta un instrument de fundamentare a investițiilor publice și va include, fără a se limita la:

- analiza critică a infrastructurii velo existente și identificarea disfuncționalităților privind continuitatea, siguranța și conectivitatea rețelei;
- definirea unei rețele velo principale și secundare, cu asigurarea interconectării principalelor cartiere, poli de interes, instituții publice, zone educaționale, centre de afaceri, noduri intermodale și localități din zona metropolitană;
- stabilirea etapelor de implementare și prioritizarea investițiilor pe termen scurt, mediu și lung;
- elaborarea unei metodologii și a unor standarde unitare de proiectare pentru viitoarele investiții în infrastructura velo;
- identificarea tipologiilor recomandate de amenajare (piste dedicate, benzi pentru biciclete, străzi cu trafic calmat, zone partajate etc.), în funcție de caracteristicile fiecărui coridor;
- propuneri privind integrarea infrastructurii velo cu transportul public, infrastructura pietonală și sistemele de mobilitate alternativă;
- estimarea orientativă a costurilor de implementare și identificarea potențialelor surse de finanțare;
- elaborarea unei baze GIS și a planșelor tematice aferente rețelei propuse.

Totodată, Masterplanul va include un **Ghid de proiectare și amenajare a infrastructurii velo urbane**, cu recomandări privind profilurile transversale, intersecțiile, traversările, separarea față de traficul motorizat, semnalizarea și elementele de siguranță, în concordanță cu bunele practici europene.

5.2 Ghid pentru trasee velo de agrement și recreative (Trails)

Ca parte integrantă a Masterplanului, prestatorul va elabora un **Ghid pentru planificarea și amenajarea traseelor velo recreative (trails)** în pădurile și zonele naturale din Municipiul Iași.

Acesta va avea rol orientativ și va cuprinde, fără a se limita la:

- clasificarea traseelor în funcție de destinație și gradul de dificultate (familie, agrement, MTB, trail, XC etc.);
- criterii pentru alegerea traseelor în raport cu condițiile de relief, biodiversitate și regimul juridic al terenurilor;
- recomandări privind utilizarea unor soluții cu impact minim asupra mediului și limitarea intervențiilor constructive;
- modele de amenajare pentru puncte de acces, zone de odihnă, belvederi, puncte de informare și elemente de orientare;
- standarde privind semnalizarea, marcajele și identitatea vizuală a traseelor;
- recomandări pentru întreținerea și monitorizarea traseelor și pentru coexistența utilizărilor recreative cu funcțiile de protecție a fondului forestier;
- integrarea traseelor recreative în rețeaua velo urbană și metropolitană, astfel încât acestea să poată fi accesate în siguranță din interiorul municipiului.

5.3 Conținutul minim al documentației

Documentația va include cel puțin:

Piese scrise

1. Metodologia de elaborare a Masterplanului;
2. Analiza situației existente și identificarea principalelor disfuncționalități;
3. Viziunea strategică și obiectivele de dezvoltare;
4. Rețeaua velo propusă și justificarea acesteia;
5. Planul de măsuri și prioritizarea investițiilor;
6. Integrarea cu transportul public, mobilitatea pietonală și rețeaua metropolitană;
7. Ghidul de proiectare pentru infrastructura velo urbană;
8. Ghidul pentru traseele velo recreative (trails);
9. Calendar orientativ de implementare și estimări de cost.

Piese desenate

1. Planul rețelei velo existente;
2. Planul rețelei velo propuse la nivelul Municipiului Iași;
3. Identificarea coridoarelor prioritare și a conexiunilor cu zona metropolitană;
4. Scheme conceptuale pentru amenajarea intersecțiilor și a punctelor conflictuale;
5. Planșe privind traseele velo recreative și conexiunile acestora cu rețeaua urbană;
6. Profiluri-tip și exemple de soluții recomandate pentru diferite categorii de străzi și trasee.

6. CADRU DE INTEGRARE A PRINCIPIILOR DE MOBILITATE ȘI A SOLUȚIILOR TIP PENTRU INTERSECȚII

Masterplanul Velo al Municipiului Iași va include, ca parte a viziunii strategice de mobilitate urbană durabilă, definirea unor **principii unitare de amenajare și remodelare a intersecțiilor urbane**, cu rol de ghid metodologic aplicabil la nivelul întregului municipiu.

Aceste principii vor avea ca obiectiv principal creșterea siguranței, continuității și predictibilității deplasărilor pentru utilizatorii vulnerabili ai infrastructurii rutiere, în special bicicliști și pietoni, prin reorganizarea spațiului stradal în conformitate cu principiile de mobilitate urbană durabilă și ierarhizare a modurilor de transport.

În acest sens, documentația va include:

- definirea unor **modele tipologice de intersecții urbane**, adaptate contextului local (intersecții majore, intersecții de cartier, intersecții în zone rezidențiale, intersecții în arii centrale);
- stabilirea principiilor de **reducere a conflictelor între fluxurile motorizate și nemotorizate**, inclusiv prin calmarea traficului și reducerea vitezei de proiectare în zonele urbane;
- integrarea infrastructurii velo în traversarea intersecțiilor prin soluții continue, lizibile și sigure, cu prioritate acordată continuității rețelei velo;
- propunerea de soluții pentru **reconfigurarea geometriei intersecțiilor** în scopul creșterii vizibilității, reducerea razelor de viraj și scurtarea timpilor de traversare pentru utilizatorii vulnerabili;
- integrarea semaforizării dedicate și a regimurilor de prioritate pentru bicicliști acolo unde este fezabil din punct de vedere tehnic și operațional;
- tratarea intersecțiilor nesemaforizate prin soluții de tip shared space sau prioritizare a traficului lent, în funcție de contextul urban;
- elaborarea unui **ghid de design pentru intersecții velo-sigure**, care va funcționa ca document de referință pentru proiectele viitoare din municipiu.

Aceste soluții vor fi fundamentate pe principiile mobilității urbane durabile și vor avea caracter de **model standardizabil la nivelul Municipiului Iași**, urmând a fi utilizate ca reper în elaborarea

ulterioară a studiilor de fezabilitate și a proiectelor tehnice aferente investițiilor în infrastructura rutieră și velo.

7. CADRUL LEGISLATIV ȘI NORMATIV APLICABIL

Masterplanul Velo al Municipiului Iași va fi elaborat în conformitate cu legislația națională și europeană în vigoare, precum și cu standardele și normativele tehnice aplicabile infrastructurii pentru mobilitate activă, inclusiv, dar fără a se limita la:

- **Legea nr. 350/2001** privind amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- **Legea nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă**, cu modificările și completările ulterioare, care stabilește cadrul pentru planificarea și dezvoltarea sistemelor de mobilitate sustenabilă și promovarea transportului activ;
- **Legea nr. 50/1991** privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- **Legea nr. 10/1995** privind calitatea în construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- **Legea nr. 24/2007** privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din intravilanul localităților, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- **Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2002** privind circulația pe drumurile publice, republicată, precum și actele normative subsecvente privind semnalizarea și organizarea circulației;
- **SR 10144 – Străzi**, inclusiv partea actualizată referitoare la **proiectarea infrastructurii pentru biciclete și integrarea pistelor pentru biciclete în profilul stradal**, în versiunea aflată în vigoare la data elaborării documentației;
- **SR 1848** și standardele conexe privind semnalizarea rutieră verticală și orizontală;
- Ghidurile, recomandările și bunele practici europene privind proiectarea infrastructurii pentru ciclism, cu accent pe siguranță, accesibilitate, continuitate și conectivitate;
- Planurile și strategiile aprobate la nivel național, regional, metropolitan și local, inclusiv Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), documentațiile de urbanism și Masterplanul Velo Metropolitan, în măsura în care acestea sunt aplicabile.

În elaborarea Masterplanului, prestatorul va avea în vedere cele mai recente reglementări tehnice și legislative în vigoare la data predării documentației și va fundamenta soluțiile propuse pe principiile mobilității urbane durabile, siguranței rutiere și dezvoltării unei rețele velo continue, coerente și interconectate.

8. CONDIȚII TEHNICE SPECIFICE

Documentația va fi redactată în limba română și nu va conține erori gramaticale ori de altă natură să împiedice buna înțelegere a acesteia.

Prestatorul este responsabil pentru livrarea în termenul solicitat și se consideră că a luat în considerare toate dificultățile pe care le-ar putea întâmpina în acest sens și nu va invoca nici un motiv de întârziere sau costuri suplimentare.

Prestatorul va asigura serviciile de analiză, planificare strategică și modelare a rețelei velo și va furniza documentația aferentă Masterplanului solicitat, cu respectarea termenului stabilit și în deplină concordanță cu cerințele prezentului caiet de sarcini.

Livrarea serviciilor achiziționate include livrarea documentației în format letric / imprimat în 3 exemplare originale, în format electronic pe stick memorie USB, DVD și/sau transfer securizat în cloud/link descărcare.

Documentația va fi livrată la sediul Autorității Contractante din Bulevardul Ștefan cel Mare și Sfânt numărul 11.

Prestatorul va demonstra o metodologie adecvată pentru implementarea contractului, precum și o planificare adecvată a resurselor umane și a activităților. Simpla copiere a cerințelor din caietul de sarcini nu este considerată drept răspuns la cerințele autorității contractante.

Pentru structurarea informației, prestatorul va prezenta succint și în mod obligatoriu, în documentația Masterplanului cel puțin secțiunile care cuprind informații privind:

Abordarea și metodologia propuse pentru prestarea serviciilor

Abordarea și metodologia prezentate trebuie să cuprindă:

- procedurile de lucru pe care prestatorul le va utiliza în timpul prestării serviciilor, astfel încât să asigure calitatea rezultatelor elaborării Masterplanului Velo;
- graficul de execuție a serviciilor astfel încât să se asigure finalizarea serviciilor în termenul stabilit; prestatorul va descrie resursele ce vor fi utilizate pentru elaborarea și fundamentarea documentației.

9. GARANȚIA DE BUNĂ EXECUȚIE

Cuantumul garanției de bună execuție este de 10% din valoarea contractului fără T.V.A. Garanția se va constitui în conformitate cu art. 40 din H.G. nr. 395/2016 cu modificările și completările ulterioare. Aceasta poate fi constituită și prin rețineri succesive din sumele datorate pentru facturi parțiale. În acest caz, contractantul are obligația de a deschide la Trezoreria Statului un cont de disponibil distinct la dispoziția autorității contractante. Suma inițială care se depune de către contractant nu trebuie să fie mai mică de 0,5% din valoarea contractului.

10. CONDIȚII DE PLATĂ

Prestatorul va emite factura pentru serviciile prestate și documentele livrate după semnarea Proceselor Verbale de recepție calitativă - în conformitate cu activitățile desfășurate în cadrul etapelor descrise în caietul de sarcini.

Factura va avea menționat numărul contractului, data de emitere și de scadență a facturii, precum și titlul proiectului „**Realizarea Masterplanului pentru circulația bicicletelor în municipiul Iași**”.

Factura va fi trimisă în original la adresa Autorității Contractante.

Plata facturii va fi efectuată prin virament, în termen de 30 de zile de la data înregistrării facturii la registratura achizitorului.

Factura eliberată de către prestator va fi supusă plății doar în urma avizării Masterplanului Velo în Comisia Tehnico-Economică din cadrul instituției Autorității Contractante, sarcină ce cade în responsabilitatea prestatorului.

Factura reprezentând serviciile de realizare a Masterplanului pentru circulația bicicletelor în Municipiul Iași va fi însoțită de avizul favorabil al Comisiei Tehnico-Economice din cadrul Autorității Contractante.

11. RISCURI

Modul de alocare a riscurilor în cadrul contractului, precum și măsurile de gestionare a acestora: 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 Prestator. Autoritatea Contractantă trebuie să se asigure că Prestatorul are posibilitatea de a realiza serviciile solicitate la calitate și în termenul stabilit prin Caietul de Sarcini. În acest sens se va penaliza Prestatorul cu 0,05% pentru fiecare zi de întârziere din valoarea serviciilor, care nu au fost realizate la timp. De asemenea Autoritatea Contractantă va plăti o penalizare de 0,05% pentru fiecare zi de întârziere din valoarea plăților neefectuate în termenul stabilit.

Riscuri ce pot apărea în desfășurarea contractului de achiziție publică cu privire la îndeplinirea obligațiilor asumate și recepțiile parțiale:

- lipsa monitorizării efective din punct de vedere cost - calitate ± durată de execuție a contractului;
- schimbări substanțiale în condițiile contractuale pentru a permite mai mult timp de execuție și prețuri mai mari pentru contractant;
- acceptarea schimbării specificațiilor contractuale sub nivelul standardelor impuse prin documentație;
- plata cu întârziere a facturilor, amânarea plăților pentru a fi revizuite prețurile în scopul creșterii valorii contractelor;
- plăți temporare în avans fără temei;
- facturarea în fals a unor cantități nerealizate.

O măsură de gestionare a riscurilor apărute în desfășurarea contractului de achiziție publică este analiza procesului prin care să se identifice dacă s-a obținut într-adevăr ceea ce s-a dorit și la valoarea previzionată.

O altă măsură de gestionare a riscurilor apărute: Responsabilul de achiziții urmărește derularea contractului, încadrarea în termenii conveniți și prestarea de servicii conform cu specificațiile tehnice minime din Caietul de Sarcini.

12. RECEPȚIA

Ulterior atribuirii și semnării contractului, după constituirea garanției de bună execuție, achizitorul va transmite ordinul de începere, iar prestatorul va presta serviciile și furniza documentația cu respectarea activităților aferente fiecărei etape descrise în caietul de sarcini.

Recepția cantitativă a documentelor se va face la sediul autorității contractante, în termen de 24 de ore de la livrare, prin încheierea de procese-verbale de recepție cantitativă.

Recepția calitativă se va efectua, în termen de 10 zile de la recepția cantitativă, după verificarea conformității produselor cu cerințele achizitorului - așa cum au fost descrise în prezentul caiet de sarcini.

Procesul verbal de recepție calitativă va include unul din următoarele rezultate: acceptat, refuzat.

Fiecare situație se apreciază în funcție de tipul neconformităților / disfuncționalităților identificate și timpul în care acestea trebuie remediate:

- acceptarea fără observații impune derularea contractului fără identificarea vreunei neconformități
- în cazul identificării unor neconformități, acestea pot fi remediate într-un termen agreat de ambele părți

- refuzarea are ca efect neacceptarea serviciilor / produselor – din cauza neconformității acestora și poate avea ca și consecință rezilierea contractului și eventuale penalități pentru prestator.

Întocmit,
Direcția Transformare Digitală și
Management al Traficului

Director Executiv

Cătălin Ionel BOGHIU

Îmi asum responsabilitatea corectitudinii și
legalității în solidar cu întocmitorul înscrisului

