

Județul Constanța  
Primăria Municipiului Mangalia  
INTRARE Nr. 45281  
20 20 UNA 08 ZIUA 13

d. lui GEORGE

CA/14/14

BMC TRUCK & BUS S.A.  
INTRARE Nr. 287  
17 08 2020  
Ziua Luna Anul

**CATRE : CONSILIUL NATIONAL DE SOLUTIONARE A CONTESTATIILOR**

**Bucuresti , str . Stavropoleos nr 6, sector 3**

**Spre stiinta : MUNICIPIUL MANGALIA , str. Sos. Constantei nr 13, Localitate Mangalia , Jud Constanta**

Ref. Procedura de atribuire , prin licitatie deschisa online , intr o singura etapa, a contractului de achizitie publica privind “ **FURNIZARE 10 AUTOBUZE NOI NEARTICULATE, CU ACTIONARE COMPLET ELECTRICA , DOTATE CU SISTEM DE E -TICKETING DESTINATE TRANSPORTULUI PUBLIC DE CALATORI IN MUNICIPIUL MANGALIA** “ initiata de autoritatea contractanta MUNICIPIUL MANGALIA prin **Anuntul de participare CN1023311 publicat in SEAP la data de 04.08.2020 .**

Subscrisa , BMC TRUCK & BUS SA , cu sediul in comuna Ciorogarla , satul Ciorogarla , Sos Bucuresti nr. 24 , Jud Ilfov , avand CUI RO 14442959 , inmatriculata in Registrul Comertului sub nr. J 23/190/2002 , tel. 021 350.36.71/77 , fax 021.350.36.78, e mail [office@bmcromania.ro](mailto:office@bmcromania.ro) si [silvia@bmcromania.ro](mailto:silvia@bmcromania.ro) , reprezentata legal de Presedintele Consiliului de Administratie, Domnul Kilic Sinan ,

In calitate de potential ofertant la procedura de achizitie publica avand ca obiect “ **FURNIZARE 10 AUTOBUZE NOI NEARTICULATE, CU ACTIONARE COMPLET ELECTRICA , DOTATE CU SISTEM DE E -TICKETING DESTINATE TRANSPORTULUI PUBLIC DE CALATORI IN MUNICIPIUL MANGALIA** “, organizata de autoritatea contractanta MUNICIPIUL MANGALIA cu sediul in Strada Soseaua Constantei nr 13 , Localitate Mangalia , Jud Constanta , formulam :

### CONTESTATIE

Impotriva documentatiei de atribuire la procedura de achizitie avand ca obiect “ **FURNIZARE 10 AUTOBUZE NOI NEARTICULATE, CU ACTIONARE COMPLET ELECTRICA , DOTATE CU SISTEM DE E -TICKETING DESTINATE TRANSPORTULUI PUBLIC DE CALATORI IN MUNICIPIUL MANGALIA**” , **solicitam :**

- **admiterea contestatiei si obligarea autoritatii contractante la adoptarea de masuri de remediere in sensul clarificarii/eliminarii /modificarii unor elemente din documentatia de atribuire , inclusiv prelungirea in mod corespunzator a termenului de depunere a ofertelor iar , in masura in care nu este posibil a fi adoptate masuri de remediere , solicitam anularea procedurii de atribuire , avand in vedere urmatoarele :**

La data de **04.08.2020** a fost publicat in SEAP Anuntul de participare nr CN1023311 prin care autoritatea contractanta **Municipiul Mangalia** a initiat procedura de atribuire prin licitatie deschisa , online , a contractului de achizitie publica privind “ FURNIZARE 10 AUTOBUZE NOI NEARTICULATE, CU ACTIONARE COMPLET ELECTRICA , DOTATE CU SISTEM DE E -TICKETING DESTINATE TRANSPORTULUI PUBLIC DE CALATORI IN MUNICIPIUL MANGALIA”

In calitate de potential ofertant la procedura de achizitie in cauza , am procedat la studiul documentatiei de atribuire , act care , la final , a fost de natura a ne conduce la concluzia ca este practic imposibila intocmirea si inaintarea unei oferte in conditiile descrise in documentatia de atribuire , dat fiind faptul ca autoritatea contractanta nu a furnizat informatii clare privind produsele ce urmeaza a fi achizitionate , pana acolo incat ,aprope , ca nu poate fi identificat obiectul achizitiei / intersul autoritatii contractante , existand multiple neconcordante /erori /incoerenta cu privire la specificatiile tehnice solicitate in Caietul de Sarcini , inclusiv factori de evaluare care nu sunt precizati in mod clar , am putea spune chiar formal , de natura a nu reflecta un avantaj real pentru autoritatea contractanta si, nu in ultimul rand , solicitarea unor cerinte restrictive de natura a restrange concurenta cu nerespectarea principiilor care stau la baza atribuirii contractelor de achizitie publica astfel cum acestea sunt reglementate de art 2 din Legea 98/2016 privind achizitiile publice .

Concret :

1 . In Caietul de Sarcini , pct 3 -**Descrierea produselor solicitate ( pagina 13/110 )** , autoritatea contractanta, precizeaza :

“ Autobuzele electrice vor avea omologarile acordate de catre autoritatile competente din statele membre ale Uniunii Europene , categoria M3 pentru autobuzele de tipodimensiune medie , in baza directivelor -cadru : Directiva 70/156/CE modificata de Directiva 2005/64/CE , 2001/85/CE, 2004/104/CE sau Certificat de omologare de tip RAR , conform Legii 230/2003 pentru aprobarea OG nr 78/200 si a Ordinelor MTCT nr 2132-2005 -RNTR , MLPTL nr 211/2003-RNTR 2 modificat si completat de Ordinele MTCT nr 2194-2004 si 2218-2005, 2135-2005- RNTR 4 ”

Este absolut imposibil , spunem noi , sa oferim autobuze electrice omologate de autoritatile competente din statele membre ale Uniunii Europene in baza Directivei 70/156/CE modificata de Directiva 2005/64/CE , 2001/85/CE, 2004/104/CE , deoarece Directiva 70/156/CE nu se aplica si nu s -a aplicat niciodata la omologarea autobuzelor din categoria M3 , in plus , Directivele : “ 70/156 /CE , 2005/64/CE, 2001/85/CE , 2004/85/CE “ **sunt abrogate inca din anul 2012 .**

**In aceasta situatie , este obligariu ca autoritatea contractanta sa solicite ca autobuzele ce se doresc a fi achizitionate sa fie omologate de catre autoritatile competente din statele membre ale Uniunii Europene conform legislatiei in vigoare aplicabile in domeniu , eliminand cerinta ca autobuzele sa fie omologate in baza unor acte abrogate .**



2



**2. In Caietul de Sarcini , tot la pct 3 – Descrierea produselor solicitate – la pct 2 din Tabelul nr 3 ( pagina 13/110 ) , se mentioneaza achizitionarea “ Statie de incarcare rapida compatibila autobuzelor livrate “ ,  
ori,**

**In Anexa 1 – Centralizator Tehnic pentru autobuze tipodimensiune medie- pct 12 -(pag 88 /110 ) , tot autoritatea contractanta precizeaza :**

**“ Incarcarea rapida a autobuzelor electrice se va realiza prin cuplarea autobuzului electric la o statie de incarcare rapida care nu face obiectul prezentei achizitii “**

Vis a vis de faptul , ca , pe de o parte , autoritatea contractanta mentioneaza achizitia inclusiv a unei statii de incarcare rapida compatibila autobuzelor livrate , iar , pe de alta parte , faptul ca incarcarea rapida a autobuzelor electrice se va realiza prin cuplarea autobuzului electric la o statie de incarcare rapida care nu face obiectul prezentei achizitii , evident, intervine o neclaritate , oare autobuzele oferite trebuie sa fie compatibile cu o statie de incarcare rapida achizitionata deja de autoritatea contractanta sau care urmeaza sa fie achizitionata in viitor printr o procedura separata , sau este vorba despre una si aceeasi statie , respectiv cea pe catre trebuie sa o oferim noi la prezenta procedura ???!

**Este important ca autoritatea contractanta sa clarifice acest aspect , caz in care, va furniza si specificatiile tehnice ale statiei de incarcare rapida achizitionata printr o procedura separata , in caz conrar, neputandu -se oferi un autobuz compatibil cu statia de incarcare rapida respectiva !!!!**

**3 . In Caietul de Sarcini “ Descrierea generala constructiva a autobuzelor “ (pagina 15/110 ) , se solicita :**

**“ Autobuzele vor avea o capacitate de transport de minim 50 de perosane , din care minim 15 pe scaune si minimum 35 in picioare , calculata la 0, 125 mp /calator in picioare , conform Regulamentului CEE – ONU nr 107 , care care se adauga 1 loc pt sofer ...”**

Cu privire la solicitarea capacitatii de transport a autobuzelor ce se doresc a fi achizitionate de autoritatea contractanta , in conditiile in care societatea noastra ar inainta o oferta , nu putem sti , daca oferta noastra ar fi declarata conforma sau neconforma cu privire la capacitatea de transport a autobuzului ofertat de noi si acesta deoarece :

daca la **pagina 15/110** , autoritatea contractanta solicita capacitate de transport de **minim 50 de persoane** , la **pagina 18/110** din Caietul de Sarcini – Caracteristici masice - capacitatea de transport calatori solicitata este de **minim 45 calatori** , iar la **pagina 99** din Caietul de sarcini – Anexa 2 Centralizator parametrii minimali si maximali -autobuz tipodimensiune medie , capacitatea de transport solicitata este de **minim 40 calatori**

Este destul de clar ca autoritatea contractanta este foarte nehotarata asupra capacitatii de transport a autobuzelor ce se doresc a fi achizitionate si , culmea, capacitatea de transport este un factor de evaluare in prezenta procedura , factor de evaluare “ fara valoare “ am putea spune , autoritatea contractanta nefiind hotarata inclusiv , astfel cum vom arata in continuare , ce sa puncteze , numarul total de locuri sau numarul de



locuri pe scaune ??!!!

In concluzie , se impune a fi clarificata capacitatea de transport solicitata de autoritatea contractanta in raport cu necesitatile sale reale de transport .

4 . Mai mult , cu privire la capacitatea de transport , autoritatea contractanta, mai precizeaza :

In Caietul de Sarcini la- “ **Descrierea generala constructiva a autobuzelor** “ -(pagina 15/110 )

“ Producatorul poate suplimenta numarul de locuri pentru calatorii din autobuzul electric prin montarea de scaune rabatabile . Aceste scaune rabatabile vor fi amplasate in sectorul pentru persoanele cu dizabilitati “

Rugam CNSC , cu privire la mentiunea mai sus redata , sa constate, cel putin , o exprimare improprie , care creeaza confuzie , aceasta , cu atat mai mult cu cat nu se poate suplimenta numarul de locuri , ci , se poate , cel mult , asigura un confort suplimentar prin pozitii asezat suplimentare atunci cand situatia o permite si acestea nu pot fi amplasate in sectorul pentru persoane cu dizabilitati , ci , cel mult , in zona destinata caruciorului rulant .

Nu este clar , de asemenea, daca asigurarea unui confort suplimentar prin pozitii asezat suplimentare ar reprezenta o obligatie pentru producatorul de autobuze sau numai o optiune , motiv pentru care este absolut necesara clarificarea acestui aspect , cu atat mai mult cu cat trebuie sa reiasa interesul autoritatii si nu “ la latitudinea “ ofertantului /producatorului.

**5 In Caietul de Sarcini pct C1 – Dimensiuni generale constructive ale autobuzelor - ( pagina 18/110 ) , se mentioneaza :**

**Dimensiuni exterioare : “ Lungime totala : minim 7000- maxim 8400 mm “**

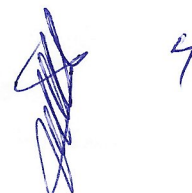
Dupa cum se poate observa , autoritatea contractanta “ are “ un interval pentru lungimea autobuzelor ce se doresc a fi achizitionate , respectiv, minim 7000- max 8400mm , insa , doar , spre a crea iluzia unei concurente reale la procedura de atribuire si nu pentru a reflecta nevoile reale de transport ale autoritatii contractante , dupa cum vom arata in continuare .

Astfel , precizam ca nu exista pe piata la momentul prezentei un autobuz electric cu lungimea de 7000 mm , chiar si de ar exista , lungimea de 7000 mm nu permite din punct de vedere tehnic ( practic nu sunt asigurate dimensiunile necesare ) indeplinirea cerintei de capacitate de transport de : “ minim 50 de persoane ( sau oricare ar fi ea,) , din care minim 15 pe scaune si minimum 35 in picioare , calculata la 0,125 mp /calator in picioare , conform Regulamentului CEE – ONU nr 107 , care care se adauga 1 loc pt sofer” .

Pe de alta parte , limita maxima de 8400 mm este extrem de restrictiva si disproportionata , favorizand un tip de autobuze cu lungimea intre **8000mm - 8315 mm** , in conditiile in care , in mod uzual , lungimea standard a autobuzelor de dimensiuni medii este de : **8500 mm** .

Solicitarea noastra de clarificari a fost de genul , de ce o lungime de maxim 8400 mm si nu o lungime de maxim 8500 mm , 8500 mm fiind lungimea standard am putea spune , practicata de majoritatea producatorilor de autobuze de tiopdimensiune medie .

Suntem producatori si furnizori de autobuze , este normal sa cunoastem piata , sa ne cunoastem concurenta si putem afirma ca , pe piata , sunt doar 2 tipuri de autobuze electrice care se pot incadra in intervalul mimim 7000- maxim 8400 mm , respectiv un tip de autobuz marca Karsan cu lungimea de





8314 mm si un tip de autobuz marca Sor cu lungimea de 8000 mm , ambele tipuri de autobuze fiind comercializate in Romania de unul si acelasi dealer , respectiv Anadolu Automobil Rom Srl.

Sa fie oare , doar o coincidenta faptul ca autobuzul marca Karsan are lungimea de 8315 mm , iar autoritatea contractanta a impus o limita maxima de 8400 mm ??? Nu exista , de asemenea , un autobuz cu lungimea fix 8400 mm , insa cu lungimea de 8500 mm sunt majoritatea autobuzelor de tipodimensiune medie .

De asemenea , nu ar trebui sa existe nicio justificare tehnica care sa impiedice achizitia de autobuze cu lungimea maxima de 8500 mm , deoarece in mod practic diferenta de doar 100 mm nu afecteaza manevrabilitatea autobuzelor sau conditiile de parcare/stationare si nu se pot invoca constrangeri de infrastructura rutiera . Si acesta , cu atat mai mult , cu cat insasi autoritatea contractanta impune in caietul de sarcini performante de viraj specifice pentru autobuze de capacitate mare , aproximativ 12.000 mm , dupa cum aratam in continuare :

**pagina 18/ 110 - caracteristici functionale ale autobuzelor electrice ( manevrabilitate ) :**

**“ performante la viraj ( manevrabilitatea ) conform Regulamentului CEE -ONU : autobuzele trebuie sa se inscrie in oricare sens de bracaj , in interiorul unui cerc cu raza de 12, 5 m , fara ca vreunul din punctele sale extreme sa depaseasca perimetrul cercului , conform Regulamentului CEE- ONU nr 107 .**

In aceste conditii , mentinerea unei limite maxime de 8400 mm pentru lungime , este de natura doar a restrictiona concurenta pana acolo incat la procedura de achizitie sa depuna oferta doar un singur operator economic , fara concurenta practic si in dezavantajul autoritatii contractante !

Ori , in conditiile in care autoritatea contractanta ar stabli o limita maxima pentru lungime de 8500 mm , sau ar stabli un alt interval , cum ar fi intre 8000 mm-8500 mm , sau intre 8000mm -9000 mm , ar fi in avantajul sau , inclusiv capacitatea de transport ar fi mai mare , cu atat mai mult cu cat capacitatea de transport este un factor de evaluare . .

Chiar CNSC , intr o speta anterioara ( **Decizia1051 /C8/1004, 1019 /24.06.2020** ) a obligat autoritatea contractanta in cauza ( Municipiul Sibiu ) sa respecte \_prescriptiile **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 , respectiv , in **conditiile in care se prezinta omologarea, se se accepte o toleranta de +/- 3 % cu privire la una dintre dimensiunile autobuzului .**

**In concluzie , date fiind cele de mai sus mentionate , rugam CNSC sa oblige autoritatea contractanta sa modifice limita maxima a lungimii autobuzelor , respectiv , in loc de maxim 8400 mm sa impuna maxim 8500 mm , sau sa impuna alte intervale , cum ar fi lungime intre 8000 mm si 8500 mm , ori , intre 8000 mm si 9000 mm , sau admiterea unei tolerante +/- 3% in acord cu legislatia europeana ( Regulamentul UE 1230/2012 ) pentru asigurarea unei concurente reale , in avantajul sau .**

**6 In Caietul de Sarcini pct C1 “ Dimensiuni generale constructive ale autobuzelor “ ( pagina 18/ 110 ) , se mentioneaza :**

“ Latime totala : max 2800 mm ( fara oglinzi exterioare ) ,

5

iar

In **Anexa 2 Centralizator parametrii tehnici minimali si maximali ,( pagina 97 )** , se mentioneaza :  
“ Latime fara oglinzi exterioare ( maxim ) 2550 mm .

Este vorba deci , despre latimea autobuzului solicitat a fi achizitionat , intr un loc autobuzul trebuie sa aiba o latime de maxim 2800 mm , iar in alt loc trebuie sa aiba maxim 2550 mm .

**Invederam faptul ca o latime totala de maxim 2800 mm ( fara oglinzi exterioare ) este in afara limitelor admise de legislatia specifica , drept pentru solicitam a mentine “ latime fara oglinzi exterioare : maxim 2550 mm “**

-

**7 . In Caietul de Sarcini “ Caracteristici functionale ale autobuzelor electrice (manevrabilitate ) ( pag 18/110 )** , se solicita :

“ stabilitate in rampa si panta : minim 15% ( la incarcare maxima ) - tinand cont de rampa/panta maxima analizata pe traseele deservite de transportul public in municipiul Mangalia “ ,

iar

In “ **Anexa 2 Centralizator parametrii tehnici minimali si maximali ,( pagina 98 /110 )** , se pare ca autoritatea contractanta “ are nevoie “ de o alta stabilitate in rampa si panta , respectiv , “ stabilitate in rampa si panta : minim 12 % “

**In concluzie , se impune a se stabili in clar , in raport cu nevoile reale ale autoritatii contractante , stabilitatea in rampa si in panta , 12 % sau 15 % ???**

**8. In Caietul de Sarcini , pct C3 – Durata de functionare si durata de utilizare fara reparatie generala - ( pagina 19/110 )** , se mentioneaza pentru autobuz :

“ durata de functionare : minim 15 ani “

iar ,

. In “ **Descrierea generala constructiva a autobuzelor “ (pagina 16 /110 )** , se solicita :

“ Caroseria trebuie sa fie garantata impotriva fisurarii , deformarii , ruperii pe toata durata de viata a autobuzelor electrice “

desi ,

In “ **Conditii privind protectia anticoroziva “ (pagina 19 /110 )** se solicita :

“ Ofertantul va descrie detaliat sistemul de protectie anticoroziva aplicat pentru a realiza **durata de viata a caroseriei de minim 8 ani “**

**Coroborand cele mentionate mai sus , nu se intelege absolut nimic , respectiv caroseria trebuie garantata pe toata durata de viata a autobuzelor (minim 15 ani ) , dar durata de viata a caroseriei trebuie sa fie de minim 8 ani !!!!**

**Oare putem garanta peste durata de viata ?????**



Ceea ce am indicat mai sus , este doar cu titlu de exemplu , pentru ca in caietul de Sarcini sunt multiple astfel de neconcordante referitoare la durata de functionare a autobuzelor , durata de utilizare fara reparatie generala sau garantii solicitate pentru caroserie , drept pentru care solicitam CNSC sa oblige autoritatea contractanta sa precizeze in clar durata de functionare a autobuzelor , durata de utilizare fara reparatie generala a autobuzelor , durata de viata a caroseriei , garantia solicitata pentru caroserie impotriva fisurarii , deformarii , ruperii , dar si garantia pentru caroserie referitoare la coroziune .

Solicitam aceasta, cu atat mai mult cu cat autoritatea contractanta a ajuns pana acolo incat sa solicite si “ **garantie pentru durata de functionare a autobuzului “ de minim 8 ani ( pagina 100 / 110 )** .

**9 . Spre a dovedi solicitarea noastra de la punctul 8 , indicam in continuare o alta cerinta cu privire la garantie :**

**In cap. Garantie (pagina 64/110 ) ,se solicita : :**

“ **garantia functionarii autobuzelor : minim 500.000 Km sau min 5 ani ( care conditie se indeplineste prima ) ..”**,

**iar**

**In Anexa 2 Centralizator parametrii tehnici minimali si maximali ,( pagina 100/110 ) , se solicita :**

“ **Garantie autobuz electric minim : 100.000 Km sau 2 ani “**

**In concluzie , autoritatea contractanta trebuie sa clarifice ce garantie solicita |: “ 5 ani sau 500.000 Km” ori “ 2 ani sau 100.000 km “??**

**10 . In Caietul de Sarcini , pct C4 – Unitatea electrica de tractiune – pagina 20 /110 , se mentioneaza :**

‘ Motorul de tractiune va fi un motor electric asincron trifazat ....’ si , in plus , autoritatea contractanta vine si cu o justificare vis a vis de solicitarea ca motorul sa fie asincron .

Fata de justificarea autoritatii contractante inscrisa in Caietul de sarcini la **pagina 20 /110** , noi credem ca probabil aceasta **compara motorul asincron cu motoare mult mai vechi, cu curent continuu si nu cu un motor sincron , care este superior motorului asincron**

Motoarele sincrone, cu magneti permanenti reprezinta o tehnologie mult mai noua de motoare cu curent alternativ trifazate - fata motoarele asincrone

Motoarele sincrone trifazate se bazeaza de asemenea pe utilizarea campului magnetic invaritator, acesta se roteste cu aceeasi viteza cu a rotorului si astfel asigura o functionare precisa, sigura, silentioasa la toate regimurile, fara vibratii si zgomote la pornire si oprire, superioare motoarelor asincrone. Spre a se intelege, exemplificam situatia ascensoarelor, care inainte de Revolutia din 1989, utilizau exclusiv motoare asincrone, producand disconfort prin zgomotele in functionare, socuri si vibratii la pornire si oprire, riscuri de defectare. Ulterior, la ascensoare s-a



7

trecut la utilizarea pe scara larga a motoarelor sincrone, care au schimbat total perceptia asupra calatoriei cu ascensorul - silentioase, sigure, fara trepidatii si smucituri la oprire si pornire.

Motoarele sincrone sunt mai usoare, mai compacte, mai eficiente si mai fiabile in comparatie cu motoarele asincrone.

Motoarele sincrone se construiesc, de asemenea pentru o gama foarte larga de puteri, turatii, tensiuni,

Motoarele asincrone au fost utilizate la autobuzele electrice mai vechi de 5 ani.

In prezent constructorii importanti de autobuze electrice utilizeaza majoritar motoarele sincrone si trebuie urmata linia progresului tehnologic prin utilizarea motoarelor sincrone.

La motorul asincron turatia campului magnetic indus ("intrarea") nu e egala cu turatia de iesire a arborelui motor. Functionarea la turatii mici nu e regulata si nu se poate asigura un control precis al turatiilor joase.

La motorul sincron, inasa, prin egalitatea turatiei campului magnetic indus ("intrarea") sincronizata cu turatia de iesire a arborelui motor, se asigura o functionare stabila pe tot domeniul de turatii si mai ales la turatiile mici unde controlul este precis. Deci motorul sincron este superior motorului asincron.

Si totusi, dincolo de faptul ca motorul sincron este superior unui motor asincron, daca la **pagina 20 /110**, autoritatea contractanta solicita ca motorul sa fie asincron si isi justifica alegerea, in **Anexa 2 - Centralizator parametrii tehnici minimali si maximali ,( pagina 99 )**, la Motorul electric se mentioneaza : " ASM /PMS ", in traducere, ASM =motor asincron, iar PSM = motor sincron cu magneti permanenti ( adica motorul electric poate sa fie asincron sau sincron )

**In concluzie, ce sa intelegem, drept pentru care solicitam CNSC sa oblige autoritatea contractanta in sesnul de a mentine " ASM /PSM " astfel cum, chiar autoritatea contractanta a precizat la pagina 99, " ASM /PMS ", sau, chiar in intersul autoritatii contractante, sa permita participarea la licitatie numai autobuzelor echipate cu motoare sincrone ( PSM ) in acord cu o tehnologie avansata.**

**11 . In Caietul de Sarcini, pct C4 – Unitatea electrica de tractiune – pagina 20 /110, se mentioneaza :**

" Motorul va avea o constructie simpla, robusta si usor de intretinut, cu racire exterioara **cu aer auto ventilat sau cu lichid** si cu o durata de functionare de minim 500.000 km fara interventii de intretinere si reparatii "

In **Anexa 2 Centralizator parametrii tehnici minimali si maximali ,( pagina 99/110 )**, se mentioneaza, numai :

" **Sistem de racire Aer** "

Se solicita deci, ca motorul sa aiba o constructie simpla, robusta si usor de intretinut, cu racire exterioara cu aer auto ventilat sau cu lichid care sa asigure o durata de functionare de minim 500.000 Km, dar in Anexa 2, autoritatea contractanta uita de sistemul de racire cu lichid.

**In aceste conditii, solicitam ca autoritatea contractanta sa uniformizeze cerinta sa si la nivelul Anexei 2, solicitand sistem de racire Aer /lichid.**

**12 In Caietul de Sarcini, pct C4 – Unitatea electrica de tractiune – pagina 21 /110, se mentioneaza :**





“ Principalele caracteristici ale motorului trebuie sa se incadreze obligatoriu in limitele de putere nominala totala a unitatii electrice de tractiune : **minim 160 – max 250 KW**.

Insa , limitele descrise mai sus ca fiind obligatorii , pe final , isi pierde din obligativitate , deoarece autoritatea contractanta , **la pagina 99/110 , Anexa 2- Centralizator parametrii tehnici minimali si maximali ..** solicita “ Putere nominala ( **minim** ) 160 KW .

In consecinta , rugam a se clarifica cerinta puterii nominale a motorului electric .

**13. In Caietul de Sarcini , Cap “ Bateriai electrice de acumulatori “ ( pagina 21 /110 ) , cu privire la bateriile electrice , se precizeaza :**

“ Acestea vor asigura o autonomie de **minimum : 200 Km** intre doua incarcari , la o viteza medie de deplasare de 20 Km/h , in conditiile in care functioneaza sistemul de incalzire sau climatizare ( dupa caz ) la capacitatea maxima de utilizare a instalatiei de racire /incalzire si incarcare maxima de pasageri “  
iar ,

Iar **Anexa 2 Centralizator parametrii tehnici minimali si maximali ,( pagina 98 /110 ) , se mentioneaza :**

“ **Autonomie ( minim ) : 120 Km**

In concluzie , solicitam ca autoritatea contractanta sa precizeze in mod clar autonomia autobuzului electric sa fie : **minim 120 Km sau minim 200 Km** ????

**14 In Caietul de sarcini , Cap “ Bateriai electrice de acumulatori “ ( pagina 22/110 ) , se mentioneaza :**

“ **Tipul , numarul si caracteristicile tehnice (raportul energie /masa, etc ) ale bateriilor va fi astfel ales de catre producatorul autobuzelor electrice , incat sa le asigure acestora o functionare sigura , o autonomie de transport de minim 200 km dupa o incarcare completa , la o viteza medie de deplasare de 20 km /h”**

ori, contrar celor mentionate mai sus,

In **Anexa 2 Centralizator parametrii tehnici minimali si maximali ,( pagina 99 ) : -Sistem energie electrica-** , autoritatea contractanta , impune : “ **Greutate ( maxim ) : 1750 Kg** “

In consecinta , se va impune ca “ **tipul , numarul si caracteristicile tehnice( raportul energie /masa ) ale bateriilor sa fie alese de producatorul autobuzelor electrice , incat sa le asigure acestora o functionare sigura cu autonomia minima solicitata , de altfel cum sustine chiar autoritatea contractanta mai sus , ..si nu impunerea “ gratuita “ a unei greutati de 1750 Kg de natura a nu mai garanta indeplinirea scopului .**

**15. In Caietul de sarcini , la Cap “ Unitate electrica de tractiune “ ( pagina 21 /110 ) , se mentioneaza cu referire la bateriile electrice :**

 9

“ Timpul de utilizare va fi de minim 4 ani in care sa isi pastreze o capacitate practica de inmagazinare ( minim 80 % din capacitatea initiala “  
ori ,

In Anexa 2- Centralizator parametrii tehnici minimali si maximali ..( pagina 99/110 ) se mentioneaza : “  
Sistem de energie electrica : capacitate de incarcare ( dupa 4 ani ) : 80 %

Pai , date fiind cele mentionate mai sus, inclusiv o alta mentiune din caietul de sarcini , referitoare la faptul ca **furnizorul este obligat sa asigure schimbarea bateriilor de acumulatori (contra cost ) dupa cei minim 4 ani de utilizare( pagina 22/110 )** , cum putem garanta o capacitate de incarcare (dupa 4 ani ) de 80 % ???

**Rugam a clarifica si mentine capacitate de incarcare de 80 % inainte de 4 ani si nu dupa 4 ani .**

**16 . In Caietul de Sarcini - Autonomia autobuzului electric- ( pagina 22/110 ) , se mentioneaza :**

“ Este necesar ca autobuzele electrice sa ofere o autonomie de transport de minim 200 Km intre 2 incarcari , la o viteza de deplasare de 20 km/h , in conditiile in care functioneaza sistemul de incalzire sau climatizare (dupa caz ) la capacitatea maxima de utilizare a instalatiei de racire /incalzire si incarcare maxima de pasageri

**Ofertantul va prezenta testul standardizat tip SORT 1. Solicitarea SORT 1 se realizeaza avand in vedere ca in timpul sezonului turistic (iunie-septembrie) circulatia se efectueaza la viteze de 12 - 20 km/h datorita nivelului ridicat de aglomerare al zonei.”**

Fata de acesta solicitare , precizam CNSC ca Testul SORT 1 standardizat se refera numai la consumul de energie si nu indica autonomia autobuzelor .

In plus , testul Sort 1 standardizat, conform normelor UITP , nu se efectueaza niciodata la capacitatea maxima de utilizare a instalatiei de racire /incalzire si incarcare maxima de pasageri

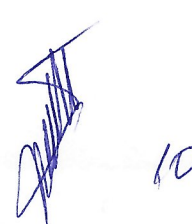
**In consecinta , rugam CNSC sa oblige autoritatea contractanta sa revina asupra cerintei sale in sensul de a solicita testul standardizat Sort 1 drept document justificativ pentru a demonstra autonomia autobuzului electric , indicand un alt gen de document pentru demonstrarea autonomiei .**

**In caz contrar , autonomia autobuzului electric nu va putea fi dovedita de catre ofertanti in baza testului standardizat Sort 1.**

**17 . In Caietul de Sarcini , pct . C6 Suspensia ( pagina 25/110 ) , se precizeaza :**

“ Axa spate:

- cu doua perne de aer;
- cu doua amortizoare hidraulice cu dublu efect cu limitator de cursa.”





Vis a vis de aceasta cerinta rugam CNSC sa impuna autoritatii contractante sa ia in calcul si o oferta superioara celei solicitate cu privire la Axa spate , , respectiv sa admita la licitatie ca axa spate sa fie cu :

- patru perne de aer
- 4 amortizoare hidraulice cu dublu efect cu limitator de cursa si patru perne aer.

Avand in vedere ca in acest fel se va asigura :

- un nivel mai bun de confort si o amortizare superioara a socurilor
- durata de viata mai mare pentru perne si amortizoare, tinand cont de faptul ca se reduce incarcarea pe perne si amortizoare.
- deoarece repartitia masei totale pe puncti este dubla pe puntea spate fata de puntea fata, se poate asigura in mod eficient utilizarea acelorasi tipodimensiuni de perne si la puntea fata si la puntea spate.

**18 . In Caietul de Sarcini , pct C.9 Sistemul de rulare ( pagina 27/110 ) , cu privire la anvelope , autoritatea contractanta solicita :**

**“ Profilul de rulare va fi de tipul urban , care va asigura aderenza atat in sezonul cald cat si pe timp de iarna pe un carosabil acoperit cu polei , gheata , zapada “ , iar ,**

**In Anexa 1 Centralizator Tehnic pentru autobuze de tipodimensiune medie pct 21 ( pagina 90/110 ) , autoritatea contractanta solicita :**

**“ Autobuzele electrice vor fi echipate cu anvelope de vara , impreuna cu un set de anvelope de iarna , urbane , fara camera ( Tubeless )**

**In consecinta , este obligatoriu ca autoritatea contractanta sa clarifice , se doreste anvelope cu aderenza atat in sezonul cald cat si in sezonul rece ( M+S ) , ori un set anvelope de vara si separat un set anvelope de iarna , nu de alta , dar diferenta , ca si valoare , ajunge undeva la 18.000 euro /cheltuieli in plus / autobuz daca se doreste separat un set anvelope de vara plus un set anvelope de iarna .**

**19. In Caietul de sarcini pct C.17 . Postul de Conducere ( pagina 33/110 ) , se precizeaza : “ In situatia in care postul de conducere va fi separat de compartimentul pasagerilor , peretele despartitor va fi vitrat in partea superioara dreapta .....”**

**Vis a vis de aceasta mentiune , este evident ca autoritatea contractanta lasa la latitudinea ofertantilor sa separe sau nu postul de conducere de compartimentul pasagerilor , ori , autoritatea contractanta ar trebui sa solicite in clar , doreste sau nu separarea postului de conducere de compartimentul pasagerilor si acesta deoarece trebuie sa primeze interesul sau si nu cel al ofertantului , inclusiv o evaluare corecta a ofertelor .**

**20 . In Caietul de sarcini cap. Garantie ( pagina 64/110 ) , se solicita :**

**“ garantia functionarii autobuzelor : minim 500.000 Km sau min 5 ani ( care conditie se indeplineste prima ) ..” ,**

iar

In Anexa 2 Centralizator parametrii tehnici minimali si maximali ( pagina 100 /110 ) , se precizeaza :

“ Garantie autobuz electric **minim : 100.000 Km sau 2 ani** “

In consecinta , rugam ca autoritatea contractanta sa mentioneze in clar : **garantie : “ minim 500.000 Km sau minim 5 ani “ ori garantie “ minim 100.000 Km sau 2 ani “ ????**

**21 In Caietul de sarcini Cap “ Incarcarea bateriilor “ ( pagina 22/110 ), se solicita cu privire la incarcarea bateriilor :**

“ **O incarcare lenta de maxim 6 ore in care bateriile sa se incarce la 100 % din capacitate** “ , i iar

In cap . “ **E1 Staii de incarcare lenta** “ (pagina 62/110 ) se mentioneaza “ Puterea nominala a statiei de incarcare lenta va fi directa concordanta cu capacitatea de incarcare a bateriilor , pentru asigurarea incarcarii acestora de la un nivel de 20 % , la nivelul de 100 % din capacitate , **intr un interval de maxim 5 ore** “

In aceste conditii nu mai putem fi siguri , incarcarea lenta sa se faca intr un interval de maxim 6 ore sau intr un interval de maxim 5 ore ???

**22. In Caietul de Sarcini Cap. E1 Statii de incarcare lenta (pagina 62/110 ) , se mentioneaza : “ Intensitate maxima curent la incarcare : 40 A “**

Iar in Anexa 2 Centralizator parametrii tehnici minimali si maximali ,( pagina 99/110 ) se precizeza : **Curent incarcare ( minim ) 100 A**

In consecinta , precizam ca la valoarea de **40 A la 400 V nu se asigura minimul de 40 kW . Rugam a se remedia .**

**23 In Caietul de Sarcini Cap E1 Statii de incarcare lenta (pagina 62/110 ) , se mentioneaza : “ Tensiune de incarcare 400 V +/-10 % ,**

iar

In Anexa 2 Centralizator parametrii tehnici minimali si maximali ,( pagina 100 /110 ) se precizeaza :

**Tensiune iesire incarcare : 400..800 Vcc**





In consecinta , autoritatea contractanta va trebui sa indice in clar valoarea parametrului tensiune de incarcare

24 . In Caietul de Sarcini , Cap . ACTIVITATEA DE INTRETINERE SI MENTENANTA PLANIFICATA Pagina 70 /110 , se precizeaza :

“ „ costurile manoperei executate de personalul achizitorului vor fi suportate de catre acesta “

Insa , vis a vis de materialele consumabile , se mentioneaza , pe de o parte , **ca vor fi incluse in pretul ofertei ( “ o anexa a ofertei financiare “ )** , iar pe de alta parte se mentioneaza doar pentru **interesul estimarii unui cost al ciclului de viata al bunului achizitionat .**

In aceste conditii , autoritatea contractanta va trebui sa mentioneze in clar daca costurile cu materialele consumabile vor fi sau nu incluse in oferta financiara .

25 . In Caietul de sarcini Cap 8 pagina 78 /110 “ Cadrul legal care guverneaza relatia dintre Autoritatea Contractanta si Constructant ( inclusiv in domeniile mediului , social si al relatiilor de munca ) , se precizeaza :

“ In documentatia de ofertare, fiecare ofertant va prezenta un angajament ferm, prin care se obliga ca, in cazul in care oferta sa va fi declarata castigatoare, **sa prezinte autobuzele electrice livrate la Registrul Auto Roman (RAR) in vederea obtinerii numarului national de registru, a cartii de identitate a vehiculului (CIV) pe care s-a aplicat folia de securitate**, pe cheltuiala si riscul sau, fara obligatii din partea achizitorului. Cerinta este obligatorie. In oricare din situatiile de omologare, la livrarea autobuzelor electrice, ofertantul declarat castigator si care a semnat contractul de furnizare, va prezenta obligatoriu pentru fiecare autobuz electric livrat, cartea de identitate a vehiculului (CIV) in original eliberata de RAR, pe care s-a aplicat folia de securitate, **certificatul de conformitate (CoC) original, in limba romana**, emis de producatorul autobuzelor electrice. Un exemplar al certificatului de conformitate (CoC) va fi predat de catre ofertantul declarat castigator, la RAR in vederea omologarii si obtinerii cartii de identitate a vehiculului (CIV).

Fata de solicitarea de mai sus , precizam urmatoarele :

- a. **Pe noile modele de CIV nu se mai aplica folia de secretizare.**
- b. Pentru autobuzele cu omologare Europeana (asa cum se cere in celelalte sectiuni ale caietului de Sarcini **nu este obligatorie prezentarea efectiva a vehiculelor la RAR.** Se realizeaza inregistrarea nationala de tip pe baza documentelor de omologare.
- c. **COC se emite de catre producator intr-un singur exemplar – acesta este originalul.** Se emite in una din limbile UE conform omologare vehicul si nu se poate impune sa fie in limba romana – se poate preda cel mult o traducere legalizata a COC (acesta este sistemul utilizat si legiferat in UE). Nu se poate preda un exemplar COC original la RAR deoarece exista un singur original care se preda



cumparatorului.

In aceste conditii , se impune reformularea cerintelor autoritatii contractante in acord cu legislatia in vigoare , astfel incat ofertantul declarat castigator se angajeze sa intreprinda toate cele necesare pentru obtinerea numarului national de Registru RAR si a CIV.

26 Cap DEFECTIUNI SISTEME SI VICII ASCUNSE ( pagina 73 /110 ) , se mentioneaza :

*“ In cazul in care pe parcursul primilor 150.000 km o avarie sau o uzura se repeta la mai multe din autobuzele electrice livrate, acestea reprezinta un „defect sistematic” de conceptie sau de fabricatie. “*

Se impune a fi mentionat in clar ce intelege autoritatea contractanta prin “ mai multe autobuze “ , rugama se cuantifica nr de autobuze cu referire la vicii ascunse .

27 In Caietul de sarcini . “ Documentatia de oferta ( pagina 82 /110 ) , se mentioneaza :

*“ Copiile xerox, marcate „Conform cu originalul” ale documentatiei de omologare ale autobuzelor electrice oferate, din care sa rezulte ca acestea sunt omologate cu certificate de omologare emis de catre R.A.R. sau de catre autoritatile abilitate in unul din statele membre ale UE. In situatia in care ofertantul provine din afara UE, autobuzul electric oferat trebuie sa detina omologarea de tip pentru exploatarea pe drumurile publice pentru transportul urban de calatori, specifica tarii de provenienta”*

Cu privire la solicitarea de mai sus , precizam ca pentru pentru vehicule produse in afara UE, cerinta din Caietul de Sarcini trebuie sa se refere doar la omologarea Europeana, conform Dir. 2007/46 emisa de un stat membru, deoarece aceasta este legislatia care se aplica si in Romania. Rugam a fi modificata solicitarea de mai sus in acord cu legislatia aplicabila in Romania .

In continuare , trecand peste faptul ca este foarte neclar ceea ce doreste autoritatea contractanta, nu garantam ca am cuprins mai sus toate “ nepotrivirile “ din Caietul de Sarcini , autoritatea contractanta va trebui sa si evalueze ofertele , iar pentru aceasta a ales Criteriul de atribuire : Cel mai bun raport calitate -pret , stabilind ca si factori de evaluare : consumul mediu de energie , capacitatea de transport , pretul ofertei , termen de livrare pentru primul autobuz , termen de livrare a autobuzelor , dupa cum aratam mai jos :

28 . “ Denumire factor de evaluare : Consumul mediu de energie ( exprimata in kWh/Km )- ( P4)

Descriere : Consumul mediu de energie in conditii SORT 1 (exprimata in kWh/Km )

Pondere 10 %





Algoritm de calcul : Punctajul maxim de 10 puncte , notat cu Cmin , va fi acordat ofertei care prezinta cel mai mic consum mediu de energie **justificat prin documente de omologare .....**”

Vis a vis de acest prim factor de evaluare , rugam CNSC sa constate ca , **pe de o parte** , autoritatea contractanta precizeaza ca va evalua consumul mediu de energie in conditii **SORT 1** , iar **pe de alta parte** , in algoritmul de calcul, mentioneaza ca punctajul maxim va fi acordat ofertei care prezinta cel mai mic consum mediu de energie **justificat prin documente de omologare** .

Ori , **testul de consum de energie Sort 1 , nu face parte dintre documentele de omologare** ale autobuzului electric , efectuarea testului Sort 1 fiind la latitudinea fiecarui producator , independent de omologarea autobuzului electric. Consumul mediu de energie justificat prin documente de omologare este diferit de consumul mediu de energie determinat in conditii Sort 1

**In consecinta , rugam CNSC sa oblige autoritatea contractanta sa indice exact in baza carui document va evalua consumul mediu de energie .**

### **29. Denumire factor de evaluare : Capacitatea de transport (P5)**

Descriere : Numar total de locuri (exprimata in numar de locuri )

Pondere : 10 %

Algoritm de calcul : Punctajul maxim de 10 puncte va fi acordat ofertei care prezinta cel mai mare numar de locuri – Ns. Punctajul pentru celelalte oferte se va calcula dupa formula  $P5n=(Ns\ n/Ns) \times 10$  , unde P5n reprezinta punctajul obtinut de ofertantul “n” pentru factorul de evaluare si Ns reprezinta numarul de locuri asigurate prin oferta de ofertantul “n” .

Nota : Numarul minim de locuri pe scaune acceptat este de 15 fara scaun sofer si scaune strapotina . Ofertele care vor prezenta un numar de locuri pe scaune mai mic de 15 fara scaun sofer si scaune strapotina , vor fi considerate neconforme “

Cu privire , la factorul de evaluare “ Capacitatea de transport “ , astfel cum autoritatea contractanta descrie acest factor , precizam ca nu este clar daca autoritatea contractanta se refera la numarul total de locuri , respectiv locuri in picioare plus locuri pe scaune , sau se refera numai la locurile pe scaune .

**In consecinta , autoritatea contractanta , trebuie sa indice in clar descrierea factorului de evaluare “ capacitate de transport , fie ca se refera la numarul total de locuri ( pe scaune si in picioare ) fie ca se refera numai la locurile pe scaune .**

### **30. Denumire factor de evaluare : Termenul de livrare a primului autobuz ( exprimata in zile si calculata cu data de la care se realizeaza de catre achizitor comanda ferma de achizitie ) – P2**

Descriere : Termenul maxim pana la care se va efectua prima livrare ( **exprimata in zile de la data efectuării comenzii ferme de catre achizitor** )

Pondere 10 %



Algoritm de calcul : Punctajul maxim de 10 puncte , notat cu DLP min , va fi acordat celei mai mici durate din cadrul ofertelor evaluate. Punctajul pentru celelalte oferte se va calcula dupa formula  $P2n=(DLPmin/DLP n) \times 10$  puncte , unde P2n reprezinta punctajul obtinut de ofertantul "n" . Durata maxim acceptata pana la livrarea primului autobuz este de 6 luni (184 zile ) , iar durata minim punctata nu este definita. Ofertele care vor prezenta o durata de livrare pentru primul autobuz mai mare de 6 luni ( (184 zile ) vor fi considerate neconforme.

**Vis a vis de acest factor de evaluare , in considerarea faptului ca " Autoritățile contractante au obligația să acorde operatorilor economici un tratament egal și nediscriminatoriu și să acționeze într-o manieră transparentă și proporțională " , autoritatea contractanta va trebui sa indice in clar care va fi momentul lansarii de catre autoritatea contractanta a comenzii ferme de achizitie "**

31 " Denumire factor de evaluare : Termenul de livrare a autobuzelor (exprimata in zile si calculata incepand cu data de la care se realizeaza de catre achizitor comanda ferma de achizitie )  
-(P3 )

Descriere : Termenul maxim pana la care se va efectua livrarea (exprimata in zile de la data efectuării comenzii ferme de catre achizitor )

Punctaj maxim factor : 10 %

Algoritm de calcul : Punctajul maxim de 10 puncte , notat cu Dlmin , va fi acordat celei mai mici durate din cadrul ofertelor evaluate . Punctajul pentru celelalte oferte se va calcula dupa formula  $P3n=( Dlmin/Dl n) \times 10$  puncte , unde P3n reprezinta punctajul obtinut de ofertantul "n" " pentru factorul de evaluare si Dl n reprezinta durata de livrare a autobuzelor stabilita de ofertantul " n " . **Durata maxim acceptata pana la care se poate realiza livrarea autobuzelor este 6 luni de la data livrării primului autobuz , iar durata minima nu este definita . Ofertele care vor prezenta o durata de livrare mai mare vor fi considerate neconforme "**

In privinta acestui ultim factor de evaluare , presupunem , nu suntem siguri , ca autoritatea contractanta va evalua livrarea ultimelor 9 autobuze , in conditiile in care a impus obligatoriu livrarea unui /primului autobuz in maxim 6 luni de la lansarea comenzii ferme de achizitie sau " **va face o medie " a livrării pentru toate cele 10 autobuze , nu avem de unde sa stim , este extrem de neclar si acesta cu atat mai mult cu cat in Caietul de sarcini la pct 3.3 " Livrare , ambalare , etichetare , transport si asigurare pe durata transportului " , aceeasi autoritate contractanta , cu privire la aceleasi autobuze , mentioneaza :**

**" Durata maxima de livrare a autobuzelor si a statiilor de incarcare lenta , va fi considerata data de valabilitate a contractului , nu mai tarziu de 30 noiembrie 2021. Livrarea autobuzelor se poate realiza esalonat , lunar , incepand cu data primei livrari , minim 2 autobuze pe luna .**

In concluzie , se puncteaza maxim livrarea primului autobuz , dar in Caietul de Sarcini se specifica ca livrarea poate fi si esalonata , incepand cu data primei livrari " minim 2 autobuze pe luna " .

Incerta este si ultima livrare , maxim sase luni de la livrarea primului autobuz sau maxim 30 noiembrie 2021 !!!!!

Se va puncta maxim prima livrare dupa primul autobuz sau ultima livrare cea mai rapida





???

Rugam CNSC in consecinta, sa oblige autoritatea contractanta sa descrie in mod clar factorii de evaluare , pentru o evaluare corecta si proportionala a ofertelor in raport cu cerintele solicitate in Caietul de Sarcini astfel cum acestea vor fi remediate in acord cu necesitatile reale ale autoritatii contractante dar si cu respectarea legislatiei in domeniul achizitiilor publice , inclusiv prelungirea termenului de depunere a ofertelor

In conditiile in care CNSC va aprecia totusi ca remedierea documentatiei de atribuire va fi imposibil de infaptuit , existand multiple neconcordanțe/contradicții in cuprinsul acesteia , pana acolo incat nu poate fi identificat obiectul achizitiei in ansablul sau cu consecinta imposibilitatii intocmirii si inaintarii unei oferte serioase , solicitam anularea procedurii de atribuire .

Ne intemeiem prezenta pe dispozitiile art 53 (1) din Legea 98/2016 , in calitate de operator economic , avand dreptul sa participam si noi la prezenta procedura de atribuire , participarea la procedura de atribuire doar a unui anume operator economic fiind strict intezisa de lege

In consecinta , consideram ca autoritatea contractanta trebuie sa organizeze procedura de atribuire cu respectarea inclusiv a principiilor reglementate la art 2 din Legea 98/2016 privind achizitiile publice .

Dincolo de respectarea principiilor care guverneaza achizitiile publice , autoritatea contractantă are obligația de a elabora documentația de atribuire care conține toate informațiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire in conformitate cu dispozitiile art 154 din Legea 98/2016 privind achizitiile publice .

In plus , autoritatea contractantă nu are dreptul de a utiliza factori de evaluare care să conducă la o libertate de apreciere nelimitată, iar factorii de evaluare utilizați de autoritatea contractantă trebuie să asigure o concurență reală între operatorii economici și să fie însoțiți de prevederi care să permită verificarea efectivă a informațiilor furnizate de către ofertanți, în scopul aplicării factorilor de evaluare, astfel cum prevede art 189 din Legea 98 /2016

Va multumim !

Cu stima ,  
SC BMC TRUCK & BUS SA  
Sinan Kilic



*[Handwritten signature]*  
17