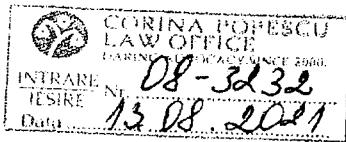




CORINA POPESCU
LAW OFFICE
DARING ADVOCACY. SINCE 2000.



ACHIZIȚII PUBLICE
INTRARE/IESIRE
NR. 36/2021 DATA 16.08.2021

CĂTRE:

CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR
Str. Stavropoleos nr. 6, sector 3, București

Referitor: Procedură de achiziție publică licitație deschisă atribuire contract achiziții publice „Achiziționarea de 81 autobuze electrice cu lungimea de circa 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes”;

Anunț de participare nr. CN1024773/25.09.2020-Lotul III

Autoritate contractantă MINISTERUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI (vechea denumire MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE, DEZVOLTĂRII ȘI ADMINISTRAȚIEI), cu sediul în Bd. Libertății nr. 16, Sector 5, București, cod poștal 050706

fax: 0372111445, e-mail: remus.uretean@mdrap.ro

liviu.romanescu@mdrap.ro, liviu.romanescu@mdlpa.ro

Subscrisa, KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET AŞ, persoană juridică turcă, cu sediul social în Hasanağa Organize Sanayi Bölgesi, Sanayi Cad-desi 16225 Nilüfer/BURSA- Turcia, cu sediul ales pentru comunicarea actelor de procedură la Cab. Av. Corina Ruxandra Popescu, în Str. Trifoi nr. 6, sector 3 – București, tel: 0311.071.383, fax: 0311.071.384, email: office@popescu-legal.com, în calitate de contestator,

t. +40 311 071 383
f. +40 311 071 384

e. office@popescu-legal.com
www.popescu-legal.com

Str. Trifoi, nr. 6, cod 030698
Sector 3, Bucuresti, România



în temeiul art. 8 alin. 1 lit. a) din Legea nr. 101/2016, formulăm:

CONTESTAȚIE

prin care solicităm, în legătură cu procedura de atribuire a contractului de achiziții publice având ca obiect „Achiziționarea de 81 autobuze electrice cu lungimea de circa 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes”, identificată în SEAP prin Anunț de participare nr. CN1024773/25.09.2020, admiterea contestației și:

-în principal:

- anularea Adresei nr. 94657/05.08.2021, prin care ni s-a comunicat rezultatul final al procedurii de atribuire identificată cu Anunț de participare nr. CN1024773/25.09.2020, aferent Lotului III,
 - anularea deciziei prin care a fost declarată admisibilă și câștigătoare oferta depusă de BMC TRUCK&BUS SRL, precum și anularea tuturor actelor administrative emise de autoritatea contractantă care au stat la baza emiterii deciziei de declarare admisibilă și câștigătoare a ofertei depuse de BMC TRUCK&BUS SRL,
 - anularea parțială a raportului procedurii, cu privire la rezultatul asupra ofertei BMC TRUCK& BUS SRL,
 - atribuirea contractului de achiziție publică subscrisei, în temeiul art. 26 alin. 10 teza a doua din Legea nr. 101/2016, având în vedere că din actele dosarului rezultă că oferta subscrisei (clasată pe locul 2) este câștigătoare și admisibilă,
- **în subsidiar**, anularea procedurii de atribuire, având în vedere următoarele motive de fapt și de drept:

ÎN FAPT

Potrivit Adresei nr. 94657/05.08.2021, oferta subscrisei aferentă Lotului III a fost declarată necâștigătoare, fiind clasată pe locul 2, cu un punctaj total de 73 puncte, din care:

- 47,88 de puncte pentru componenta financiară și
- 25,12 de puncte pentru componenta tehnică.



Potrivit aceleași adrese, oferta declarată câștigătoare este cea prezentată de BMC TRUCK & BUS SRL, având un punctaj total de 87,69 puncte, din care:

- 54,35 puncte pentru componenta financiară și
- 33,34 puncte componenta tehnică.

Rezultatul procedurii este nelegal, fiind dat cu încălcarea dispozițiilor legale din materia achizițiilor publice vizând prețul neobișnuit de scăzut și neîntreținerea cerințelor din documentația de atribuire.

ÎN DREPT

1. Motive pentru care oferta declarată câștigătoare este inadmisibilă sub aspectul neconformității

Potrivit art. 215 alin. 3 din Legea nr. 98/2016, „Oferta admisibilă este oferta care nu este inacceptabilă, neconformă sau neadecvată”.

Art. 215 alin. 5 din Legea nr. 98/2016 definește oferta neconformă ca fiind cea ofertă care „nu respectă cerințele prezentate în documentele achiziției, a fost primită cu întârziere, prezintă indicii de înțelegeri anticoncurențiale sau corupție sau a fost considerată de autoritatea contractantă ca fiind neobișnuit de scăzută”.

În prezenta cauză, oferta declarată câștigătoare este neconformă, întrucât aceasta nu respectă documentele achiziției și s-a ofertat un preț neobișnuit de scăzut.

În cele de mai jos arătăm în concret cerințele din documentația de atribuire ce nu au fost îndeplinite de ofertantul declarat câștigător la data depunerii ofertei și argumentele pentru care se impune admiterea prezentei contestații.

a. Nerespectarea cerinței privind omologarea de tip

Conform caietul de sarcini, „autobuzele electrice vor deține omologări de tip ale întregului vehicul acordate de autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3, clasa I (...)”.

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



- a) *Certificatul de omologare națională de tip autovehicule fabricate în serii mici emis de RAR,*
sau
- b) *Certificatul de omologare de tip CE emis de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE (...)*

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

Dacă varianta sau versiunea ofertată conform cerințelor din prezentul caiet de sarcini nu se regăsește în certificatul de omologare de tip, ofertantul va depune la ofertare o Declarație-angajament prin care se obligă să prezinte, cu cel puțin 30 de zile înainte de livrarea primului autobuz electric, o extindere a omologării de tip ce va cuprinde în mod obligatoriu, varianta sau versiunea ofertată, conformă cu cerințele prezentului caiet de sarcini, însoțită de copia cu semnătură electronică extinsă a certificatului de omologare CE pentru tipul de vehicul ofertat și pentru care se angajează să obțină până la livrare, o extindere a omologării de tip".

Așa cum rezultă din caietul de sarcini, se face distincția între omologare de tip și omologare pentru versiunea/varianta autobuzului pentru care există omologare de tip. Distincția este făcută și în practică, fiind vorba despre două noțiuni complet diferite.

Tipul autobuzului vizează modelul acestuia, cuprinzând caracteristici tehnice specifice acestuia, printre care și lungimea standard.

Tipul autobuzului are variante și versiuni, care constau în diferite configurații determinate de numărul de călători transportați, de masele vehiculului, de numărul de uși, de putere motor, tip cutie de viteze, etc.

Caietul de sarcini prevede obligația ca operatorul economic să prezinte certificatul de omologare de tip pentru autobuzul ofertat din care să reiasă parametrii acestuia, printre care și lungimea. **Procedura de achiziție vizată are ca obiect autobuze cu lungimea de circa 10 m.**

Prin urmare, ofertantul avea obligația de a oferta un autobuz circa 10 m care să dețină certificat de omologare la data depunerii ofertei.

Numai dacă versiunea/varianta ofertată nu era cuprinsă în certificatul de omologare de tip de 10 m, ofertantul avea posibilitatea de a depune la ofertare o Declarație-angajament prin care se obligă să prezinte, cu cel puțin 30 de zile



înainte de livrarea primului autobuz electric, o extindere a omologării de tip ce va cuprinde în mod obligatoriu, varianta sau versiunea oferită.

Or, raportat la certificatul de omologare depus de ofertant, rezultă că acesta nu vizează autobuzul de 10.800 mm, ci autobuzul de 12.070 mm (marca GRANTON tip GTZ6129BEVR, oferit și la alte licitații derulate în România, dar care aveau ca obiect autobuze de 12 m.

În acest sens, exemplificăm cu procedura de atribuire organizată de Municipiul Craiova, conform Anunț de participare nr. CN1023276/03.08.2020, care viza autobuze de 12 m, la care BMC a participat și a câștigat.

Conform Raportului procedurii de atribuire întocmit de Municipiul Craiova, BMC a oferit un autobuz electric cu lungime de 12.070 mm, marca GRANTON tip GTZ6129BEVR.

Același tip de autobuz marca GRANTON tip GTZ6129BEVR a fost oferit și în prezenta procedură, așa cum am precizat și prin contestația formulată, fiind depus certificatul de omologare pentru autobuzul marca GRANTON tip GTZ6129BEVR.

Or, autobuzul tip GTZ6129BEVR vizează modelul de 12 m, așa cum a reținut și Municipiul Craiova.

Conform caietului de sarcini al prezentei proceduri de atribuire, ofertantul avea obligația de a depune un certificat de omologare pentru autobuzul tip 10 m, nu pentru un autobuz de alt tip, cum este cel de 12 m, tip GTZ6129BEVR, prezentat de BMC.

Prin urmare, rezultă că BMC nu a prezentat un certificat de omologare pentru tipul 10 m, ci pentru tipul 12 m.

Declarația-angajament putea fi primită de către autoritatea contractantă numai în ipoteza în care BMC ar fi prezentat un certificat de omologare pentru un autobuz de circa 10 m (ceea ce nu a făcut, deoarece certificatul de omologare depus la procedura este pentru autobuzul de 12 m).

Anexăm prezentei extras din raportul procedurii organizate de Municipiul Craiova, pentru a putea compara conținutul acestuia și referirea la tipul autobuzului oferit cu cel indicat în certificatul de omologare prezentat de BMC în prezenta procedură. A se vedea ca în ambele proceduri, se regăsește autobuzul marca GRANTON, tipul GTZ6129BEVR.



În acest sens, solicităm CNSC să analizeze certificatul de omologare depus de BMC și să constate că acesta nu vizează autobuzul de tip de 10 m, ci autobuzul de 12 m.

În plus față de aceste argumente, arătăm că potrivit Certificatului European de omologare nr. E9*2007/46*6635*04 emis de IDIADA, pentru autobuzul de tip GTZ6129BEVR, numărul de identificare al autovehiculului (VIN no.) este L66CBF8K4L1000022, cifra 8 (caracterul al șaptelea din codul de identificare) reprezentând codul pentru lungimea vehiculului care este mai mare de 12000 mm (așa cum reiese de la pag. 119 a certificatului european prezentat de BMC).

În plus, potrivit declarației IDIADA, producătorul autobuzelor a solicitat extinderea omologării de tip 12 m și pentru autobuzele de tip de 10 m, iar extinderea omologării pentru autobuzele de tip de 10 m se va realiza până la data de 15.06.2021.

Or, așa cum am precizat, caietul de sarcini solicita ca omologarea de tip să existe la momentul depunerii ofertei, iar numai dacă varianta solicitată de autoritatea contractantă nu era cuprinsă în omologarea de tip, să se prezinte declarația-angajament.

Or, din dosarul de achiziție rezultă că s-a depus un certificat de omologare pentru un autobuz de tip de 12 m, la momentul depunerii ofertei neexistând un autobuz de tip de 10 m omologat, ceea ce încalcă cerința din documentația de atribuire și conduce la declararea ofertei BMC ca fiind neconformă.

Precizăm că aceeași autoritate contractantă a organizat o altă licitație deschisă, având ca obiect „Achiziționarea de 70 autobuze electrice cu lungimea de circa 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de deal”, inițiată prin Anunțul de participare nr. CN1024824/29.09.2020 (pentru patru loturi), în care atât oferta tehnică a subscrisa, cât și cea a BMC a primit punctaj identic ca în prezenta procedură.

Subscrisa am contestat și în cadrul acelei proceduri rezultatul acesteia, invocând aceleași critici ca prin prezenta contestație, autoritatea contractantă dând dovadă de aceeași conduită neconformă și în cadrul acelei proceduri.

b. Nerespectarea cerinței privind lățimea totală a ușilor

Conform documentației de atribuire, „caroseria va fi prevăzută cu minim două uși de acces, situate pe partea dreaptă a autobuzelor electrice, dintre care



una dublă cu o lățime de minim 1200 mm și una simplă cu o lățime de 650 mm, totalizând o lățime a spațiului destinat pentru urcare/coborâre de 1850 mm”.

Autoritatea contractantă a clarificat că ușa dublă este cea care are două foi, iar cea simplă care are o foaie.

BMC a oferat o ușă dublă (cu două foi), de 1200 mm, și două uși pretins simple (dar tot cu două foi) de 1100 mm fiecare.

Rezultă astfel că nu s-a întrunit cerința privind cel puțin o ușă dublă și cel puțin o ușă simplă, de vreme ce toate ușile prezintă două foi, iar ușile cu două foi sunt uși duble, nu uși simple.

c. Nerespectarea cerinței privind soluția de încărcare rapidă oferată

Conform documentației de atribuire, „*pentru autobuzele electrice prevăzute cu sistem superior de încărcare rapidă, prin pantograf sau echivalent*” se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

Conform rezultatului procedurii, BMC a primit pentru factorul de evaluare soluția de încărcare rapidă oferată 8 puncte, adică a oferat un autobuz electric ce se încarcă cu pantograf.

Or, BMC nu deține un autobuz de 10 m, cu încărcare rapidă cu pantograf care să fie omologat, astfel că nu respectă această cerință din documentația de atribuire.

d. Prețul oferat este neobișnuit de mic

Conform art. 210 din Legea nr. 98/2016, „(1) În cazul unei propuneri financiare aparent neobișnuit de scăzută în raport cu lucrările, produsele sau serviciile care constituie obiectul contractului de achiziție publică/acordului-cadru care urmează a fi atribuit/încheiat, autoritatea contractantă are obligația de a solicita ofertantului care a depus o astfel de ofertă clarificări cu privire la prețul sau costurile propuse în respectiva ofertă.

(2) Clarificările prevăzute la alin. (1) se pot referi în special la:

a) fundamentarea economică a modului de formare a prețului, prin raportare la procesul de producție, serviciile furnizate sau metodele de construcție utilizate;



b) soluțiile tehnice adoptate și/sau orice condiții deosebit de favorabile de care beneficiază ofertantul pentru furnizarea produselor sau a serviciilor ori executarea lucrărilor;

c) originalitatea lucrărilor, produselor sau serviciilor propuse de ofertant;

d) respectarea obligațiilor prevăzute la art. 51 alin. (1);

e) respectarea obligațiilor prevăzute la art. 218;

f) posibilitatea ca ofertantul să beneficieze de un ajutor de stat.

(3) Autoritatea contractantă evaluează informațiile și documentele furnizate de ofertantul a cărui ofertă are un preț aparent neobișnuit de scăzut și respinge respectiva ofertă numai atunci când dovezile furnizate nu justifică în mod corespunzător nivelul scăzut al prețului sau al costurilor propuse, ținând seama de elementele menționate la alin. (2)".

Conform documentației de atribuire, „nr. min. de ani pentru garanția extinsă este de 1 an sau 100.000 km, an suplimentar perioadă de garanție obligatorie, iar nr. max. este de 5 ani sau 500.000 km, suplimentar perioadă de garanție obligatorie.

Pentru o garanție extinsă mai mare sau egală cu 5 ani, se acordă punctajul maxim alocat de 6 puncte".

Aplicând algoritmul de calcul al punctajului pentru acest factor de evaluare, rezultă că BMC a oferit o garanție extinsă, suplimentară, de 3 ani. Conform documentației de atribuire, garanția obligatorie este de 5 ani.

Așadar, BMC a oferit o garanție totală de 8 ani.

Valoarea totală estimată a contractului aferent lotului III este de 47.125.000 lei, fără TVA, în acest preț incluzându-se costurile a 21 de autobuze, 5 stații de încărcare rapidă și 21 de stații de încărcare lentă.

Conform ofertei financiare, BMC a oferit prețul total de 40.055.404 lei, fără TVA, respectiv aproximativ 8.174.572 euro.

Acest preț include, așa cum am precizat, costul autobuzelor, al stațiilor de încărcare, dar și al garanției extinse, inclusiv al bateriilor ce se vor înlocui după durata lor de viață de 5-7 ani, care rezultă din chiar documentația de atribuire.

BMC a oferit o garanție totală de 8 ani, ceea ce înseamnă cel puțin o înlocuire a bateriei fiecărui autobuz, adică, pentru lotul III, 21 baterii noi.



Subscrisa anexăm prezentei oferte de preț de la furnizori pentru componente importante ale autobuzului (baterie, motor, punți), din care rezultă că valorile componentelor esențiale ale unui autobuz depășesc valoarea autobuzului ofertat de BMC.

Astfel, pentru o baterie cu o putere de aproximativ 200 KwH, prețul este de 135.900 de Euro, conform anexei atașate, ceea ce conduce la imposibilitatea ofertării unui autobuz electric cu un preț incluzând garanțiile de 8 ani de 153.000 Euro.

De asemenea, prețul unei punți cu motor pentru un autobuz de tip de 10 m este de aproximativ 30.000 euro.

Deja prin exemplificarea cu cele două dintre componentele importante pentru autobuzele electrice este depășit prețul menționat de BMC în ofertă, fără a mai lua în calcul și prețul restului de componente ale unui autobuz.

Precizăm că subscrisa nu putem divulga numele furnizorilor care ne-au prezentat oferta lor, având în vedere că relațiile de parteneriat dintre subscrisa și acești furnizori sunt guvernate de acorduri de confidențialitate.

În acest context, oferta financiară a BMC nu se corelează cu datele tehnice pe care le-a ofertat, BMC neputând oferi o garanție extinsă de 3 ani.

La momentul analizei ofertei depuse de BMC, autoritatea contractantă avea obligația de a verifica veridicitatea documentelor depuse de BMC, precum și certitudinea de îndeplinire a acestui criteriu. Simpla mențiune, într-o declarație a BMC, că va respecta cerința din documentația de atribuire privind garanția suplimentară de 3 ani, nu atrage de plano acordarea punctajului maxim, fără a avea în vedere și capacitatea efectivă de îndeplinire a acestui criteriu – la prețul din oferta financiară.

Conform art. 189 din Legea nr. 98/2016, „Autoritatea contractantă nu are dreptul de a utiliza factori de evaluare care să conducă la o libertate de apreciere nelimitată.

(2) În sensul alin. (1), 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.

(3) Atunci când consideră necesar, autoritatea contractantă verifică exactitatea informațiilor și dovezilor furnizate de ofertanți”.



Având în vedere că, potrivit art. 189 alin. 3 din Legea nr. 98/2016, factorii de evaluare 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, rezultă evident obligația autorității contractante de a verifica nu numai informațiile furnizate de ofertanți, ci și conformitatea acestora cu realitatea.

Art. 215 alin. 5 din Legea nr. 98/2016 definește oferta neconformă ca fiind acea ofertă care „nu respectă cerințele prezentate în documentele achiziției, a fost primită cu întârziere, prezintă indicii de înțelegeri anticoncurențiale sau corupție sau a fost considerată de autoritatea contractantă ca fiind neobișnuit de scăzută”.

Față de cele ce preced, se impune declararea ca neconformă a ofertei depuse de BMC, respingerea acesteia ca inadmisibilă și declararea ofertei subscrisei ca fiind câștigătoare, având în vedere că oferta subscrisei este admisibilă și în prezent suntem clasată pe locul 2.

Conform art. 26 alin. 10 din Legea nr. 101/2016, „Consiliul nu poate decide atribuirea contractului către un anumit operator economic, cu excepția situației în care acesta a fost desemnat de autoritatea contractantă sau calitatea sa de ofertant câștigător rezultă din informațiile cuprinse în dosarul de soluționare a contestației.”

Având în vedere că oferta subscrisei întrunește toate cerințele din documentația de atribuire, fiind conformă, rezultă că se impune atribuirea contractului subscrisei, din informațiile cuprinse în dosarul de achiziție rezultând calitatea noastră de ofertant câștigător.

2. Anularea procedurii de atribuire

Prin comunicarea rezultatului procedurii, subscrisa am constatat că autoritatea contractantă a aplicat un alt algoritm de calcul decât cel prevăzut în documentația de atribuire.

Astfel, cu privire la factorii de evaluare lățimea totală a ușilor și puterea efectivă de încărcare a stației rapide, autoritatea contractantă a aplicat algoritmul de calcul la diferențele ce rezultau dintre valorile ofertate și cerința minimă prevăzută în caietul de sarcini.



Cu toate acestea, modalitatea de calcul aplicată de autoritatea contractantă nu a fost prevăzută în caietul de sarcini.

Astfel, algoritmul din documentația de atribuire, pentru acest factor de evaluare, este

$L(n) = \text{lățime totală oferată } (n) / \text{cea mai mare lățime totală oferată} * \text{punctaj maxim alocat.}$

Acesta este și cel indicat de autoritatea contractantă în rezultatul procedurii comunicat și contestat de subscrisa.

Însă, așa cum se poate constata din rezultatul procedurii comunicat subscrisei, autoritatea contractantă nu a introdus în algoritm valoarea indicată de subscrisa ca fiind lățimea totală a ușilor, de 2400 mm, ci diferența dintre 2400 mm (lățime oferată de subscrisa) și 1850 mm (lățimea spațiului dintre urcare/coborâre).

Or, potrivit algoritmului:

- Dacă nu am oferat cea mai mare lățime, în algoritm se introduce valoarea oferată de subscrisa, care se împarte la valoarea cea mai mare oferată, în speță fiind BMC.
- Nu se introduce în algoritm nicio diferență de valoare, ci strict valoarea totală a lățimii oferate,
- Nu se raportează la lățimea spațiului dintre urcare/coborâre, ci la lățime totală oferată de ofertantul n.

Acolo unde a dorit să puncteze valorile prezentate peste cerințele minime, autoritatea contractantă a precizat acest lucru în mod expres, așa cum a făcut-o pentru factorii de evaluare privind numărul suplimentar călători transportați în picioare sau pe scaune.

În acest caz, autoritatea contractantă a precizat fără echivoc că pentru un număr suplimentar de călători transportați în picioare mai mare sau egal cu 20, se acordă punctajul maxim de 2,5 puncte, iar pentru următoarele valori se acordă punctajul astfel:

$P(n) = \text{număr locuri suplimentare în picioare oferat } (n) / 20 * \text{punctaj maxim alocat.}$

Același algoritm este și pentru factorul privind numărul suplimentar de călători pe scaune.



Or, în cazul factorului privind lățimea totală a ușilor nu apare această specificare expresă, astfel că nu există niciun temei pentru efectuarea diferenței și introducerea acesteia în algoritm.

Și cu privire la factorul de evaluare puterea efectivă de încărcare a stației rapide autoritatea contractantă aplică eronat algoritmul de calcul stabilit prin documentația de atribuire, raportându-se în mod vădit eronat la o diferență a puterii de încărcare, iar nu la valoarea ofertată de ofertantul n.

Astfel, conform algoritmului din documentația de atribuire (fișa de date și caietul de sarcini),

- a) Pentru cea mai mare putere efectivă de încărcare furnizată de stația de încărcare rapidă ofertată, se acordă punctajul maxim de 8 puncte.
- b) Pentru alte puteri efective decât cea prevăzută la lit. a), punctajul se acordă astfel:

$P(n) = \text{putere efectivă ofertată (n)} / \text{putere efectivă maximă ofertată} * \text{punctaj maxim alocat.}$

Cu toate acestea, în modalitatea de calcul prezentată de autoritatea contractantă rezultă că aceasta nu a introdus valoarea puterii efective ofertate de subscrisa, de 300 kw, ci diferența dintre cerința minimă a acestui factor și valoarea prezentată de subscrisa.

Or, nu există niciun temei din documentația de atribuire care să conducă la aplicarea unui astfel de calcul, modul de calcul prezentat de autoritatea contractantă încălcând flagrant documentația de atribuire.

Potrivit chiar calculelor prezentate de autoritatea contractantă, rezultă că aceasta a aplicat în mod greșit algoritmul, ceea ce în mod evident a condus la denaturarea punctajului și la analiza ofertelor prezentate.

Mai mult, efectuând în mod eronat punctajul, s-a încălcat documentația de atribuire întocmită, astfel încât se impune chiar anularea procedurii, de vreme ce nu există altă măsură de remediere în acest moment.

Precizăm în acest context că modalitatea de calcul a punctajului – care trebuie să fie conformă documentației de atribuire – reprezintă o condiție esențială pentru asigurarea transparenței și corectitudinii procedurii.



Conform art. 30 din HG nr. 395/2016, „(1) Autoritatea contractantă poate utiliza criteriile de calificare atunci când aplică orice procedură de atribuire.

(2) Autoritatea contractantă stabilește criteriile de selecție în cadrul documentației de atribuire atunci când aplică în cadrul procedurii de atribuire etapa de selecție a candidaților și trebuie să se raporteze la criteriile de calificare stabilite prin documentația de atribuire.

(3) Criteriile de selecție pot privi numai situația economică și financiară și/sau capacitatea tehnică și profesională și trebuie să se raporteze la criteriile de calificare ce au fost stabilite de autoritatea contractantă prin documentația de atribuire.

(4) Criteriile de calificare și criteriile de selecție stabilite de autoritatea contractantă sunt incluse în anunțul de participare/simplificat/de concurs.

(5) Autoritatea contractantă are obligația să precizeze în anunțul de participare și în documentația de atribuire modalitatea de acordare a punctajului pe baza căruia se va realiza clasamentul candidaților, ori de câte ori urmează să realizeze o selecție a acestora.

(6) Criteriile de calificare și criteriile de selecție care se regăsesc în caietul de sarcini ori în documentația descriptivă și care nu sunt prevăzute în anunțul de participare/simplificat/ de concurs sunt considerate clauze nescrise”.

Conform art. 212 alin. 1 lit. c) din Legea nr. 98/2016, „(1) Autoritatea contractantă are obligația de a anula procedura de atribuire a contractului de achiziție publică/acordului-cadru în următoarele cazuri: c) dacă încălcări ale prevederilor legale afectează procedura de atribuire sau dacă este imposibilă încheierea contractului;

(2) În sensul dispozițiilor alin. (1) lit. c), prin încălcări ale prevederilor legale se înțelege situația în care, pe parcursul procedurii de atribuire, se constată erori sau omisiuni, iar autoritatea contractantă se află în imposibilitatea de a adopta măsuri corective fără ca aceasta să conducă la încălcarea principiilor prevăzute la art. 2 alin. (2)ʹ.

Potrivit documentației de atribuire (caietul de sarcini și fișa de date), pentru factorii de evaluare puterea efectivă de încărcare și lățimea totală a ușilor se calculează punctajul raportat la valorile efectiv oferite.

Or, conform rezultatului procedurii comunicat, autoritatea contractantă a aplicat un alt algoritm de calcul, neprecizat în documentația de atribuire.



În acest context, modul de calcul aplicat de autoritatea contractantă încalcă prevederile documentației de atribuire, fiind considerat clauză nescrisă.

În același sens s-a pronunțat și CNSC prin Decizia nr. 975/C4/763/12.05.2021, depusă chiar de către intervenientul accesoriu (anexăm extrase din aceasta).

Având în vedere că prin aplicarea unui algoritm ce nu era prevăzut în documentația de atribuire s-a încălcat documentația de atribuire, iar aplicarea unui alt algoritm decât cel stabilit prin documentație și accesibil tuturor participanților conduce la încălcarea principiilor stabilite de art. 2 alin. 2 din Legea nr. 98/2016 (al transparenței, în principal), singura soluție de remediere este anularea procedurii.

În justificarea aplicării unui alt algoritm decât cel stabilit prin documentația de atribuire, autoritatea contractantă invocă prevederile Instrucțiunii ANAP nr. 1/2017.

Această instrucțiune nu este aplicabilă cauzei noastre.

Astfel, conform art. 1 din Instrucțiunea ANAP nr. 1/2017, „Prezenta instrucțiune are ca scop stabilirea modului de formulare, în cadrul unei documentații de atribuire, a criteriilor de calificare și selectie legate de personalul de conducere al ofertantului/candidatului și/sau a cerințelor referitoare la personalul propus în cadrul ofertei pentru realizarea obiectului contractului”.

Art. 12 din Instrucțiune este preluat aproape identic din instrucțiune în Comunicare rezultat procedură „Atunci când stabilește factorii de evaluare privind calificarea, experiența profesională și/sau modul de organizare a experților-cheie, autoritatea/entitatea contractantă se asigură că:

a) *factorii de evaluare sunt asociați unei/unor extinderi a cerinței/cerințelor minime obligatorii stabilite prin caietul de sarcini, avantajul urmărit fiind în corelație cu valori superioare ale nivelurilor de calificare și/sau experiență profesională prezentate de experții-cheie, ce fac obiectul factorilor de evaluare, față de nivelul minim ce trebuie îndeplinit pentru ca propunerea tehnică să fie declarată conformă*”.

Singura diferență dintre prevederea din Instrucțiune și justificarea autorității contractante din comunicare rezultat procedură este omiterea sintagmei



„nivelurilor de calificare și/sau experiență profesională prezentate de experții-cheie”.

Or, factorii de evaluare din documentația noastră de atribuire nu vizează personalul ofertantului, ci aspecte tehnice.

Prin trunchierea și scoaterea din context a unor prevederi din Instrucțiunea ANAP autoritatea contractantă încearcă să justifice o încălcare a documentației de atribuire, ceea ce nu poate fi permis.

3. Accesul la documentele dosarului

Potrivit art. 19 alin. 1 din Legea nr. 101/2016, *„La cerere, părțile cauzei au acces la documentele dosarului constituit la Consiliu, în aceleași condiții în care se realizează accesul la dosarele constituite la instanțele de judecată potrivit prevederilor Legii nr. 134/2010, republicată, cu modificările ulterioare, cu excepția documentelor pe care operatorii economici le declară și probează ca fiind confidențiale, întrucât cuprind, fără a se limita la acestea, secrete tehnice și/sau comerciale, stabilite conform legii, iar dezvăluirea acestora ar prejudicia interesele legitime ale operatorilor economici, în special în ceea ce privește secretul comercial și proprietatea intelectuală”.*

În prezenta cauză se impune să ni se permită accesul la documentele dosarului constituit la Consiliu, inclusiv la dosarul de achiziție, în vederea respectării dreptului subscrisei la apărare.

De asemenea, potrivit art. 18 alin. 2 din Legea nr. 101/2016, *„Autoritatea contractată are obligația de a transmite Consiliului, în termenul prevăzut la alin. (1), o copie a dosarului achiziției publice, achiziției sectoriale sau al concesiunii, precum și dovada înaintării punctului de vedere către contestator și orice documente considerate edificatoare, cu excepția anunțurilor de participare publicate în SEAP și a documentației de atribuire, atunci când aceasta este disponibilă și poate fi descărcată direct din SEAP”.*

În aceste condiții, subscrisea solicităm accesul la dosarul constituit pe rolul CNSC după transmiterea dosarului de achiziție de către autoritatea contractantă, întrucât numai în aceste condiții subscrisei ni s-ar asigura dreptul la apărare, urmând să completăm/să precizăm susținerile noastre în funcție de informațiile rezultând din documentele dosarului.



CORINA POPESCU
LAW OFFICE
DARING ADVOCACY. SINCE 2000.

Aspecte procedurale:

Cauțiunea: conform art. 61¹ alin. 1 lit. b) din Legea nr. 101/2016, cuantumul cauțiunii este de 880.000 lei, anexând în acest sens dovada constituirii cauțiunii.

Probe: înscrisurile din dosarul de achiziție.

Calitatea de reprezentant: potrivit art. 151 alin. 2 NCPC, dovada calității de reprezentant, respectiv împuternicirea avocațială emisă în baza contractului de asistență juridică nr. 2874238/13.08.2021 este anexată prezentei.

Cheltuieli de judecată: în aplicarea art. 453 alin. 1 NCPC, ne rezervăm dreptul de a face dovada cheltuielilor de judecată conform art. 452 NCPC.

Judecata în lipsă: conform art. 411 alin. (1) pct. 2 NCPC, solicităm judecarea cauzei și în lipsă.

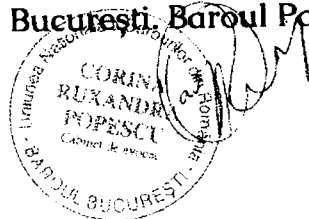
KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET AS

av. Corina Ruxandra Popescu

av. Adelina Petcu

Avocat. Doctor în drept

Baroul București, Baroul Paris





UNIUNEA NAȚIONALĂ A BAROURILOR DIN ROMÂNIA

BAROUL BUCUREȘTI

Forma de exercitare a profesiei

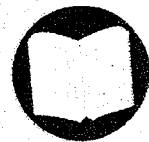
ÎMPUTERNICIRE AVOCAȚIALĂ

Seria B 6260016 /20....



CORINA POPESCU
LAW OFFICE

DARING ADVOCACY SINCE 2000.



Domnul/doamna avocat Popescu Alina
se împuternicește de către clientul

în baza contractului de asistență juridică nr. 1874/238 din 13.08.2021, să exercite următoarele activități:

redactare, revizuire, depunere, prezentare cereri acte-673
studiu dosar, coordonare participare CNR 473/2504/20-673
și să asiste/să reprezinte clientul în fața CNSC

Data 13.08.2021

CLIENT (REPREZENTANT,
cau contract
(semnătura)

Atest identitatea părților, conținutul și data contractului de asistență juridică în baza căruia s-a eliberat împuternicirea

FORMA DE EXERCITARE A PROFESIEI

prin avocat
RUXANDRA POPESCU
(semnătura și stampila)

**Semnătura avocatului și aplicarea ștampilei nu sunt necesare în situația în care prezenta împuternicire avocațială este semnată de către client sau reprezentantul acestuia.

Tipărit la C.N. "Imprimeria Națională" S.A.

Semnătura nu este necesară în situația în care forma de exercitare a profesiei de avocat atestă identitatea părților, a conținutului și data contractului de asistență juridică în baza căruia s-a eliberat împuternicirea.

THE UNIVERSITY OF
MICHIGAN LIBRARIES
SERIALS ACQUISITION
300 N ZEEB RD
ANN ARBOR MI 48106-1500
TEL: 734 763 1000
FAX: 734 763 1001
WWW: WWW.LIBRARIES.UMICH.EDU

Transaction History

13.08.2021 15:55:28

| | |
|---------------------------|--|
| Account | RO22 BACX 0000 0017 0828 7000 - RON, CURRENT ACCOUNT |
| Account owner | KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S. |
| Booking date | 13.08.2021 |
| Value date | 13.08.2021 |
| Amount | -880.000,00 RON |
| Partner bank code | CECE |
| Partner bank name | CEC BANK S.A. |
| Partner account number | RO74CECEB50471RON0000000 |
| Order No. | 7 |
| Beneficiary | CEC BANK SA |
| Details for payee | Cautiune contestatie licitatie MLPDA 81 autobuze electrice autobuze electrice-lot 3 - Anunt de participare:CN1024773/25.09.2020 |
| Payment title | +IZV 00290657242 |
| Reference Number | 290657242 |
| End-to-End ID | 7 |
| Remittance Information | Cautiune contestatie licitatie MLPDA 81 autobuze electrice autobuze electrice-lot 3 - Anunt de participare:CN1024773/25.09.2020 |
| Payment Type | PAYM |
| Requested Processing Date | 13.08.2021 |





Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice
și Administrației

Nr. 94657/ 05.08.2021

Catre: KARSAN OTOMOTIV SANAYI VE TICARET A.S

COMUNICARE REZULTAT PROCEDURĂ

Prin prezenta, vă aducem la cunoștință faptul că în urma evaluării ofertelor depuse în procedura de achiziție publică "licitație deschisă" în vederea atribuirii contractului având ca obiect „Achiziționarea de 81 autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes”- Lotul nr. 3 - Municipiul Constanța, oferta dvs. a fost declarată necâștigătoare, cu o valoare a propunerii financiare de 45.465.000,40 lei fără TVA și un punctaj total de 73,00 puncte, din care:

- componenta financiară - 47,88 puncte;
- componenta tehnică - 25,12 puncte, punctaj rezultat din însumarea punctajelor obținute pentru următorii factori de evaluare:

- Număr suplimentar călători transportați în picioare - 2,50 puncte;
- Număr suplimentar călători transportați pe scaune - 2,50 puncte;
- Perioada de garanție extinsă - 1,20 puncte;
- Lățimea totală a ușilor pentru călători - 2,84 puncte;
- Soluția de încărcare rapidă ofertată - 8,00 puncte;
- Puterea efectivă de încărcare a stației rapide - 3,08 puncte;
- Masa bateriei/ bateriilor electrice - 5,00 puncte.

Oferta declarată câștigătoare este oferta depusă de BMC TRUCK & BUS, cu o valoare a propunerii financiare de 40.055.404,00 lei fără TVA și un punctaj total de 87,69 puncte, din care:

- componenta financiară - 54,35 puncte;
- componenta tehnică - 33,34 puncte, punctaj rezultat din însumarea punctajelor obținute pentru următorii factori de evaluare:

- Număr suplimentar călători transportați în picioare - 2,50 puncte;
- Număr suplimentar călători transportați pe scaune - 0 puncte;
- Perioada de garanție extinsă - 3,60 puncte;
- Lățimea totală a ușilor pentru călători - 8,00 puncte;
- Soluția de încărcare rapidă ofertată - 8,00 puncte;
- Puterea efectivă de încărcare a stației rapide - 8,00 puncte;
- Masa bateriei/ bateriilor electrice - 3,24 puncte.

Pentru a evita eventuale contestații nefondate, în privința modului de calcul al punctajelor acordate pentru factorii de natură tehnică, prin raportare la prevederile Instrucțiunii ANAP nr. 1/ 2017, comisia de evaluare a avut în vedere faptul că factorii de evaluare sunt asociați unei/unor extinderi a cerinței/cerințelor minime obligatorii stabilite prin caietul de sarcini, avantajul urmărit fiind în corelație cu valori superioare ale cerințelor minime ce fac obiectul factorilor de evaluare, față de nivelul minim ce trebuie îndeplinit pentru ca propunerea tehnică să fie declarată conformă. Astfel, pentru factorii de evaluare pentru care au fost îndeplinite strict cerințele minime ale caietului de sarcini pentru ca propunerea tehnică să fie declarată conformă, s-au acordat 0 puncte. Pentru ceilalți factori de evaluare, s-au avut în vedere valorile superioare ofertate față de cerințele minime ale caietului de sarcini.

Cu referire la oferta dvs., având în vedere faptul că pentru toate cele 7 loturi ați prezentat o soluție tehnică unitară și ținând cont de necesitatea menținerii confidențialității ofertelor prezentate în procedură, reșășiți mai jos, modul de calcul al punctajelor acordate de către comisia de evaluare:

| Nr. crt. | Denumire factor de evaluare | Algoritm de calcul | KARSAN OTOMOTIV SANAYI VE TICARET A.S |
|----------|---|---|--|
| 1. | Număr suplimentar călători transportați în picioare (maxim 2,5 puncte - 2,5%) | <p>Autobuzele electrice vor avea o capacitate de transport de minim 26 călători transportați în picioare. Ofertele care nu respectă cerința minimă a caietului de sarcini, vor fi declarate neconforme.</p> <p>Numărul minim de locuri suplimentare pentru călătorii transportați în picioare, care va fi punctat este de 1 loc, iar numărul maxim este 20. Orice ofertă cu un număr de locuri suplimentare mai mare de 20 persoane, nu va fi punctată suplimentar.</p> <p>Algoritm de calcul:</p> <p>a) Pentru un număr suplimentar de călători transportați în picioare mai mare sau egal cu 20, se acordă punctajul maxim de 2,5 puncte;</p> <p>b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:</p> $P(n) = (\text{număr locuri suplimentare în picioare ofertat}(n) / 20) \times \text{punctaj maxim alocat.}$ | <p><u>Cerință minimă caiet de sarcini:</u> min. 26 călători</p> <p><u>Valoare ofertată:</u> 49 călători</p> <p><u>Valoare introdusă în algoritm:</u> 23</p> <p><u>Punctaj acordat:</u> 2,50 puncte</p> |
| 2. | Număr suplimentar călători transportați pe scaune (maxim 2,5 puncte - 2,5%) | <p>Autobuzele electrice vor avea o capacitate de transport de minim 24 persoane pe scaune. Ofertele care nu respectă cerința minimă a caietului de sarcini, vor fi declarate neconforme.</p> <p>Numărul minim de locuri suplimentare pentru călătorii transportați pe scaune, care va fi punctat este de 1 loc, iar numărul maxim este 8. Orice ofertă cu un număr de locuri suplimentare pe scaun mai mare de 8 nu va fi punctată suplimentar.</p> <p>Algoritm de calcul:</p> <p>a) Pentru un număr suplimentar de călători transportați pe scaune mai mare sau egal cu 8, se acordă punctajul maxim de 2,5 puncte;</p> <p>b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:</p> $P(n) = (\text{număr locuri suplimentare pe scaun ofertat}(n) / 8) \times \text{punctaj maxim alocat.}$ | <p><u>Cerință minimă caiet de sarcini:</u> min. 24 călători</p> <p><u>Valoare ofertată:</u> 32 călători</p> <p><u>Valoare introdusă în algoritm:</u> 8</p> <p><u>Punctaj acordat:</u> 2,50 puncte</p> |
| 3. | Perioada de garanție extinsă (maxim 6 puncte - 6%) | <p>Perioada de garanție extinsă va asigura beneficiarul de o cheltuială cât mai eficientă a fondurilor publice, prin minimalizarea costurilor legate de întreținerea/repararea/inlocuirea autobuzelor electrice în ansamblu și a componentelor acestora.</p> <p>Conform caietului de sarcini, garanția funcționării autobuzelor electrice: minim 500.000 km sau minim 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare.</p> <p>Ofertele care nu respectă cerința minimă a caietului de sarcini, vor fi declarate neconforme.</p> <p>Garanția se referă la autobuzul electric în ansamblu și la toate componentele acestuia (altele decât cele enunțate la pct. 12.1 Considerații generale privind garanția).</p> <p>Numărul minim de ani pentru garanția extinsă, care va fi punctată este de 1 an sau 100.000 km, an suplimentar perioadei de garanție obligatorie, iar numărul maxim este de 5 ani sau 500.000 km, suplimentar perioadei de garanție obligatorie. Orice ofertă cu un număr de ani de garanție extinsă mai mare de 5 ani sau 500.000 km, suplimentar perioadei de garanție obligatorie nu va fi punctată suplimentar.</p> <p>Algoritm de calcul:</p> <p>a) Pentru o garanție extinsă mai mare sau egală cu 5 ani, se acordă punctajul maxim alocat de 6 puncte;</p> <p>b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:</p> $P(n) = (\text{număr ani garanție extinsă ofertat}(n) / 5) \times \text{punctaj maxim alocat.}$ <p>NOTĂ: Pentru ofertele care au prevăzute garanție extinsă exprimată în km, se va avea în vedere paritatea 1 an = 100.000 km.</p> | <p><u>Cerință minimă caiet de sarcini:</u> min. 5 ani/ 500.000 km</p> <p><u>Valoare ofertată:</u> 6 ani/ 600.000 km</p> <p><u>Valoare introdusă în algoritm:</u> 1</p> <p><u>Punctaj acordat:</u> (1/5) x 6 = 1,20 puncte</p> |
| 4. | Lățimea totală a ușilor pentru călători (maxim 8 puncte - 8%) | <p>Numărul de uși și lățimea totală a acestora va influența durata de timp necesară fluxului/afluxului de călători, cu o importanță semnificativă în special în orele de vârf. Caroseria va fi prevăzută cu minim 2 uși de acces, situate pe partea dreaptă a autobuzelor electrice, dintre care una dublă cu o lățime de minim 1.200 mm și una simplă cu o lățime de minim 650 mm, totalizând o lățime a spațiului destinat pentru urcare/ coborâre de 1.850 mm. Ofertele care nu respectă cerința minimă a caietului de sarcini, vor fi declarate neconforme.</p> <p>Algoritm de calcul:</p> <p>a) Pentru oferta totalizând cea mai mare lățime totală a ușilor pentru călători, se acordă punctajul maxim de 8 puncte.</p> <p>b) Pentru o lățime totală a ușilor pentru călători mai mică decât cea prevăzută la lit. "a", punctajul se acordă astfel:</p> $L(n) = (\text{lățime totală ofertată}(n) / \text{cea mai mare lățime totală ofertată}) \times \text{punctaj maxim alocat.}$ | <p><u>Cerință minimă caiet de sarcini:</u> min. 1.850 mm</p> <p><u>Valoare ofertată:</u> 2.400 mm</p> <p><u>Valoare introdusă în algoritm:</u> 550</p> <p><u>Punctaj acordat:</u> (550/ cea mai mare lățime totală ofertată) x 8 = 2,84 puncte</p> |
| 5. | Soluția de încărcare rapidă ofertată (maxim 8 puncte - 8%) | <p>Modalitatea de operare a stațiilor de încărcare rapidă utilizând soluții superioare reduce timpul de încărcare, permite efectuarea automată a comenzii din interiorul cabinei și elimină expunerea șoferului la operarea de echipamente electrice de înaltă putere și pericolul de vandalizare a stației.</p> <p>Încărcarea rapidă a autobuzelor electrice se va realiza cel puțin prin soluție cablu-priză. Ofertele care nu respectă cerința minimă a caietului de sarcini, vor fi declarate neconforme.</p> <p>Algoritm de calcul:</p> | <p><u>Cerință minimă caiet de sarcini:</u> min. Cablu - priză</p> <p><u>Soluție ofertată:</u> Pantograf</p> <p><u>Punctaj acordat:</u> 8,00 puncte</p> |

| | | | |
|----------------------|--|--|--|
| | | Pentru autobuzele electrice prevăzute cu sistem superior de încărcare rapidă, prin pantograf sau echivalent (care nu necesită părăsirea cabinei de către șofer), se acordă punctajul maxim de 8 puncte. | |
| 6. | Puterea efectivă de încărcare a stației rapide (maxim 8 puncte - 8%) | <p>O putere efectivă de încărcare ridicată a stației rapide permite încărcarea vehiculului în timp redus la capetele de linie și astfel staționarea nejustificată la capetele de rută, fără ca autobuzul să fie încărcat mult prea des (după fiecare cursă) sau să crească riscul ca acesta să rămână "în pană de combustibil" sau să nu aibă autonomia suficientă pentru a completa o cursă.</p> <p>Stația de încărcare rapidă va furniza o putere efectivă de încărcare de cel puțin 150 kw.</p> <p>Ofertele care nu respectă cerința minimă a caietului de sarcini, vor fi declarate neconforme.</p> <p>Algoritm de calcul:</p> <p>a) Pentru cea mai mare putere efectivă de încărcare furnizată de stația de încărcare rapidă oferată, se acordă punctajul maxim de 8 puncte.</p> <p>b) Pentru alte puteri efective decât cea prevăzută la lit. "a", punctajul se acordă astfel:</p> <p>$P(n) = (\text{putere efectivă oferată}(n) / \text{putere efectivă maximă oferată}) \times \text{punctaj maxim alocat}$.</p> | <p><u>Cerință minimă caiet de sarcini:</u> min. 150 kw</p> <p><u>Valoare oferată:</u> 300 kw</p> <p><u>Valoare introdusă în algoritm:</u> 150</p> <p><u>Punctaj acordat:</u> (150/ putere efectivă maximă oferată) x 8 = 3,08 puncte</p> |
| 7. | Masa bateriei/ bateriilor electrice (maxim 5 puncte - 5%) | <p>Ca urmare a faptului că necesitatea înlocuirii bateriei/bateriilor la 5-7 ani presupune costuri mai mari, masa ridicată a bateriilor presupune o capacitate redusă de transport călători și o încărcare inutilă a infrastructurii rutiere urbane, se acceptă o masă de maxim 2000 kg.</p> <p>Ofertele care nu respectă cerința minimă a caietului de sarcini, vor fi declarate neconforme.</p> <p>Algoritm de calcul:</p> <p>a) Pentru cea mai scăzută valoare a masei bateriei/bateriilor electrice, se acordă punctaj maxim de 5 puncte;</p> <p>b) Pentru orice altă valoare a masei bateriei/ bateriilor electrice decât cea prevăzută la lit. "a", punctajul se acordă astfel:</p> <p>$P(n) = (\text{Masămin} / \text{Masă}) \times \text{punctaj maxim alocat}$</p> | <p><u>Cerință minimă caiet de sarcini:</u> max. 2.000 kg</p> <p><u>Valoare oferată:</u> 949 kg</p> <p><u>Valoare introdusă în algoritm:</u> 949</p> <p><u>Punctaj acordat:</u> 5,00 puncte</p> |
| PUNCTAJ TOTAL | | | 25,12 puncte |

Potrivit prevederilor art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr.101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, " *Persoana care se consideră vătămată de un act al autorității contractante poate sesiza Consiliul în vederea anulării actului autorității contractante, obligării acesteia la emiterea unui act sau la adoptarea de măsuri de remediere, precum și pentru recunoașterea dreptului pretins sau a interesului legitim, în termen de: 10 zile, începând cu ziua următoare luării la cunoștință despre actul autorității contractante considerat nelegal, în cazul în care valoarea estimată a procedurii de achiziție publică/sectorial sau de concesiune este egală sau mai mare decât pragurile valorice în raport cu care este obligatorie transmiterea spre publicare către Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a anunțurilor de participare, potrivit legislației privind achizițiile publice, legislației privind achizițiile sectoriale sau legislației privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii.*"

Pentru alte detalii apălați persoana de contact Liviu Romanescu, la numărul de telefon: 0372.111.478 sau la adresa de e-mail: liviu.romanescu@mrdp.ro.

Cu deosebită considerație,

**Remus URETEAN, Director general,
DIRECȚIA GENERALĂ ACHIZIȚII**

Remus- Gabriel
Urețean
2021.08.05
15:28:07 +03'00'



**Achiziționarea de 81 autobuze electrice cu lungimea de
cca. 10 m destinate transportului public urban de călători,
operabile în condiții de șes**

Anunt de participare

Sectiunea I: AUTORITATEA CONTRACTANTA

I.1) Denumire si adrese

Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației

Cod de identificare fiscala: 26369185; Adresa: Strada: Libertății, nr. 16; Localitatea: Bucuresti; Cod NUTS: RO321 Bucuresti; Cod postal: 050706; Tara: Romania; Persoana de contact: Remus URETEAN; Telefon: +40 372111555; Fax: +40 372111445; E-mail: remus.uretean@mdrap.ro; Adresa internet: (URL) www.mdrap.ro; Adresa web a profilului cumparatorului: www.e-licitatie.ro

I.2) Achizitie comuna

Contractul implica o achizitie comuna: Da

În cazul unei achizitii comune care implica diferite tari – legislația națională privind achizițiile publice în vigoare: -
Contractul este atribuit de un organism central de achizitie: Nu

I.3) Comunicare

Documentele de achizitii publice sunt disponibile pentru acces direct, nerestricționat, complet și gratuit la: (URL) https://e-licitatie.ro/pub/notices/c-notice/v2/view/100103878

Informații suplimentare pot fi obținute de la:

adresa menționată mai sus

Ofertele sau cererile de participare trebuie depuse:

adresa menționată mai sus

I.4) Tipul autorității contractante

Minister sau orice alta autoritate naționala sau federala, inclusiv subdiviziuni regionale sau locale ale acestora

I.5) Activitate principală

Servicii generale ale administrațiilor publice

Sectiunea II: Obiect

Sectiunea II.1 Obiectul achizitiei

II.1.1) Titlu

Achiziționarea de 81 autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes

Numar referinta: 20P/2020/BS

II.1.2) Cod CPV principal

34144910-0 Autobuze electrice (Rev.2)

II.1.3) Tipul contractului

Furnizare / Cumparare

II.1.4) Descrierea succintă

Achiziționarea de 81 autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes:

Municipiul Alexandria - 10 de autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes, 3 stații de încărcare rapidă și 10 stații de încărcare lentă;

Municipiul Brăila - 11 autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes, 3 stații de încărcare rapidă și 11 stații de încărcare lentă;

Municipiul Constanța - 21 autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes, 5 stații de încărcare rapidă și 21 stații de încărcare lentă;

Municipiul Drobeta Turnu Severin - 3 de autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes, 1 stație de încărcare rapidă și 3 stații de încărcare lentă;
Municipiul Focșani - 20 autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes, 5 stații de încărcare rapidă și 20 stații de încărcare lentă;
Municipiul Lugoj - 9 autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes, 3 stații de încărcare rapidă și 9 stații de încărcare lentă;
Municipiul Slobozia - 7 autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes, 2 stații de încărcare rapidă și 7 stații de încărcare lentă.
Termenul limita pana la care se pot solicita clarificari la documentatia de atribuire: cu 20 zile inainte de data limita de depunere a ofertelor .
In conformitate cu prevederile art.161 din legea 98/2016, autoritatea contractanta va raspunde in mod clar si complet solicitarilor de clarificare/informatiilor suplimentare in legatura cu documentatia de atribuire in a 11 a zi inainte de termenul limita stabilit pentru depunerea ofertelor in anuntul de participare.

II.1.5) Valoarea totala estimate

Valoarea fara TVA: 183125000; Moneda: RON

(*in cazul acordurilor-cadru sau al sistemelor dinamice de achizitii - valoarea maxima totala estimata pentru intreaga durata a acordului-cadru sau a sistemului dinamic de achizitii*)

II.1.6) Informatii privind loturile

Contractul este impartit in loturi: Da

Pot fi depuse oferte pentru: Numarul maxim de loturi: 7

Sectiunea II.2 Descriere

II.2.1) Titlu

1 Achiziționarea de 10 autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m, destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes pentru Municipiul Alexandria

II.2.2) Cod(uri) CPV suplimentare

Cod CPV principal: 34144910-0 Autobuze electrice (Rev.2)

Cod CPV suplimentar: 31681500-8 Aparate de reincarcare (Rev.2)

II.2.3) Locul de executare

Cod NUTS: RO317 Teleorman

Locul principal de executare:

Str. Libertății nr. 458, Mun. Alexandria, jud. Teleorman Str. Libertății nr. 458, Mun. Alexandria, jud. Teleorman

II.2.4) Descrierea achizitiei publice

(*natura si cantitatea lucrarilor, produselor sau serviciilor sau o mentiune privind nevoile si cerintele*)

Prin incheierea contractului, se vor achiziționa: 10 de autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes, 3 stații de încărcare rapidă și 10 stații de încărcare lentă

II.2.5) Criterii de atribuire

Cel mai bun raport calitate - pret

Denumire factor evaluare: Pretul ofertei

Descriere: Componenta financiara

Pondere: 60%

Algoritm de calcul: Punctajul se acorda astfel: a) Pentru cel mai scazut dintre preturi se acorda punctajul maxim alocat; b) Pentru celelalte preturi ofertate punctajul P(n) se calculeaza proportional, astfel: $P(n) = (\text{Pret minim ofertat} / \text{Pret } n) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Denumire factor evaluare: Număr suplimentar călători transportați în picioare

Descriere: Autobuzele electrice vor avea o capacitate de transport de minim 26 călători transportați în picioare.

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

Numărul minim de locuri suplimentare pentru călătorii transportați în picioare, care va fi punctat este de 1 loc, iar numărul maxim este 20.

Orice ofertă cu un număr de locuri suplimentare mai mare de 20 de persoane, nu va fi punctată suplimentar.

Pondere: 2,50%

Algoritm de calcul: a) Pentru un număr suplimentar de călători transportați în picioare mai mare sau egal cu 20, se acordă punctajul

maxim de 2,5 puncte;

b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{număr locuri suplimentare în picioare ofertat}(n) / 20) \times \text{punctaj maxim alocat.}$

Denumire factor evaluare: Număr suplimentar călători transportați pe scaune

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

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

Numărul minim de locuri suplimentare pentru călătorii transportați pe scaune, care va fi punctat este de 1 loc, iar numărul maxim este 8

Orice ofertă cu un număr de locuri suplimentare pe scaun mai mare de 8 nu va fi punctată suplimentar.

Pondere: 2,50%

Algoritm de calcul: a) Pentru un număr suplimentar de călători transportați pe scaune mai mare sau egal cu 8, se acordă punctajul maxim de 2,5 puncte;

b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{număr locuri suplimentare pe scaun ofertat}(n) / 8) \times \text{punctaj maxim alocat.}$

Suplimentarea numărului de locuri de călători în picioare și/sau pe scaun va fi făcută cu respectarea cerințelor privind numărul minim total de călători, numărului minim de călători în picioare, numărului minim de călători pe scaune, precum și cu respectarea valorii minime a pasului scaunelor și a CEE-ONU R 107.

Denumire factor evaluare: Perioada de garanție extinsă

Descriere: Per. de garanție extinsă va asig. benef. de o cheltuială cât m. eficientă a fondurilor publice, prin minimiz. costurilor legate de întreținerea/repararea/inlocuirea autpbuzelor el. în ansamblu și a componentelor acestora.

Cf. caietului de sarcini, garanția funcționării autobuzelor el. este de min. 500.000 km sau min. 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare.

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

Nr. min. de ani pentru garanția extinsă, care va fi punctată este de 1 an sau 100.000 km, an suplimentar per. de garanție obligatorie, iar nr. max. este de 5 ani sau 500.000 km, suplimentar per. de garanție obligatorie.

Orice ofertă cu un nr. de ani de garanție extinsă mai mare de 5 ani sau 500.000 km, suplimentar per. de garanție obligatorie, nu va fi punctată suplimentar.

NOTA: Pentru ofertele care au prevăzut garanție extinsă exprimată în km, se va avea în vedere paritatea 1 an = 100.000 km.

Pondere: 6%

Algoritm de calcul: a) Pentru o garanție extinsă mai mare sau egală cu 5 ani, se acordă punctajul maxim alocat de 6 puncte;

b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{număr ani garanție extinsă ofertat}(n) / 5) \times \text{punctaj maxim alocat.}$

Denumire factor evaluare: Lățimea totală a ușilor pentru călători

Descriere: Numărul de uși și lățimea totală a acestora va influența durata de timp necesară fluxului/afluxului de călători, cu o importanță semnificativă în special în orele de vârf.

Caroseria va fi prevăzută cu minim 2 uși de acces, situate pe partea dreaptă a autobuzelor electrice, dintre care una dublă cu o lățime de minim 1.200 mm și una simplă cu o lățime de minim 650 mm, totalizând o lățime a spațiului destinat pentru urcare/coborâre de 1.850 mm.

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

Pondere: 8%

Algoritm de calcul: a) Pentru oferta totalizând cea mai mare lățime totală a ușilor pentru călători, se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

b) Pentru o lățime totală a ușilor pentru călători mai mică decât cea prevăzută la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$L(n) = (\text{lățime totală ofertată}(n) / \text{cea mai mare lățime totală ofertată}) \times \text{punctaj maxim alocat.}$

Denumire factor evaluare: Soluția de încărcare rapidă ofertată

Descriere: Modalitatea de operare a stațiilor de încărcare rapidă utilizând soluții superioare reduce timpul de încărcare, permite efectuarea automată a comenzii din interiorul cabinei și elimină expunerea șoferului la operarea de echipamente electrice de înaltă putere și pericolul de vandalizare a stației.

Încărcarea rapidă a autobuzelor electrice se va realiza cel puțin prin soluție cablu-priză.

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

Pondere: 8%

Algoritm de calcul: Pentru autobuzele electrice prevăzute cu sistem superior de încărcare rapidă, prin pantograf sau echivalent (care nu necesită părăsirea cabinei de către șofer), se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

Denumire factor evaluare: Puterea efectivă de încărcare a stației rapide

Descriere: O putere efectivă de încărcare ridicată a stației rapide permite încărcarea vehiculului în timp redus la capetele de linie și astfel staționarea nejustificată la capetele de rută, fără ca autobuzul să fie încărcat mult prea des (după fiecare cursă) sau să crească

riscul ca acesta să rămână "în pană de combustibil" sau să nu aibă autonomia suficientă pentru a completa o cursă.

Stația de încărcare rapidă va furniza o putere efectivă de încărcare de cel puțin 150 kw.

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

Pondere: 8%

Algoritm de calcul: a) Pentru cea mai mare putere efectivă de încărcare furnizată de stația de încărcare rapidă ofertată, se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

b) Pentru alte puteri efective decât cea prevăzută la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{putere efectivă ofertată}(n) / \text{putere efectivă maximă ofertată}) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Denumire factor evaluare: Masa bateriei/bateriilor electrice

Descriere: Ca urmare a faptului că necesitatea înlocuirii bateriei/bateriilor la 5-7 ani presupune costuri mai mari, masa ridicată a bateriilor presupune o capacitate redusă de transport călători și o încărcare inutilă a infrastructurii rutiere urbane, se acceptă o masă de maxim 2000 kg.

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

Pondere: 5%

Algoritm de calcul: a) Pentru cea mai scăzută valoare a masei bateriei/bateriilor electrice, se acordă punctaj maxim de 5 puncte;

b) Pentru orice altă valoare a masei bateriei/ bateriilor electrice decât cea prevăzută la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{Masămin} / \text{Masă}) \times \text{punctaj maxim alocat}$

II.2.6 Valoarea estimata

Valoarea fara TVA: 22750000; Moneda: RON

(în cazul acordurilor-cadru sau al sistemelor dinamice de achizitii - valoarea maxima totala estimata pentru întreaga durata a acestui lot)

II.2.7) Durata contractului, a acordului-cadru sau a sistemului dinamic de achizitii /Durata concesiunii

Durata in luni: 24; Durata in zile: -

Contractul se reînnoiește: Nu

II.2.9) Informatii privind limitarea numarului de candidati care urmeaza sa fie invitati (cu exceptia procedurilor deschise)

Numarul de candidati preconizat: -

sau Numar minim preconizat: - /Numarul maxim: -

Criterii obiective pentru selectarea unui numar limitat de candidati:

-

II.2.10 Informatii privind variantele

Vor fi acceptate variante: Nu

II.2.11) Informatii privind optiunile

Optiuni: Nu

II.2.12) Informatii privind cataloagele electronice

Ofertele trebuie sa fie prezentate sub forma de cataloage electronice sau sa includa un catalog electronic: Nu

II.2.13) Informatii despre fondurile Uniunii Europene

Achizitia se refera la un proiect si/sau program finantat din fonduri ale Uniunii Europene: Da

Identificarea proiectului: Programul Operational Regional - POR

Tip finantare: Program / Proiect

PROGRAM/PROIECT: Programul Operational Regional - POR

II.2.14) Informatii suplimentare

-

II.2.1) Titlu

2 Achiziționarea de 11 autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m, destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes pentru Municipiul Brăila

II.2.2) Cod(uri) CPV suplimentare

Cod CPV principal: 34144910-0 Autobuze electrice (Rev.2)

Cod CPV suplimentar: 31681500-8 Aparate de reincarcare (Rev.2)

II.2.3) Locul de executare

Cod NUTS: RO221 Brăila

Locul principal de executare:

Șoseaua de centură nr. 8 și Str. Jderului nr. 2, Mun. Brăila, jud. Brăila
Șoseaua de centură nr. 8 și Str. Jderului nr. 2, Mun. Brăila, jud. Brăila

II.2.4) Descrierea achizitiei publice

(natura și cantitatea lucrărilor, produselor sau serviciilor sau o mențiune privind nevoile și cerințele)

Prin încheierea contractului se vor achiziționa 11 autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes, 3 stații de încărcare rapidă și 11 stații de încărcare lentă

II.2.5) Criterii de atribuire

Cel mai bun raport calitate – pret

Denumire factor evaluare: Pretul ofertei

Descriere: Componenta financiara

Pondere: 60%

Algoritm de calcul: Punctajul se acorda astfel: a) Pentru cel mai scazut dintre preturi se acorda punctajul maxim alocat; b) Pentru celelalte preturi ofertate punctajul P(n) se calculeaza proportional, astfel: $P(n) = (\text{Pret minim ofertat} / \text{Pret } n) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Denumire factor evaluare: Număr suplimentar călători transportați în picioare

Descriere: Autobuzele electrice vor avea o capacitate de transport de minim 26 călători transportați în picioare.

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

Numărul minim de locuri suplimentare pentru călătorii transportați în picioare, care va fi punctat este de 1 loc, iar numărul maxim este 20.

Orice ofertă cu un număr de locuri suplimentare mai mare de 20 de persoane, nu va fi punctată suplimentar.

Pondere: 2,50%

Algoritm de calcul: a) Pentru un număr suplimentar de călători transportați în picioare mai mare sau egal cu 20, se acordă punctajul maxim de 2,5 puncte;

b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{număr locuri suplimentare în picioare ofertat}(n) / 20) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Denumire factor evaluare: Număr suplimentar călători transportați pe scaune

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

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

Numărul minim de locuri suplimentare pentru călătorii transportați pe scaune, care va fi punctat este de 1 loc, iar numărul maxim este 8.

Orice ofertă cu un număr de locuri suplimentare pe scaun mai mare de 8 nu va fi punctată suplimentar.

Pondere: 2,50%

Algoritm de calcul: a) Pentru un număr suplimentar de călători transportați pe scaune mai mare sau egal cu 8, se acordă punctajul maxim de 2,5 puncte;

b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{număr locuri suplimentare pe scaun ofertat}(n) / 8) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Suplimentarea numărului de locuri de călători în picioare și/sau pe scaun va fi făcută cu respectarea cerințelor privind numărul minim total de călători, numărului minim de călători în picioare, numărului minim de călători pe scaune, precum și cu respectarea valorii minime a pasului scaunelor și a CEE-ONU R 107.

Denumire factor evaluare: Perioada de garanție extinsă

Descriere: Per. de garanție extinsă va asig. benef. de o cheltuială cât m. eficientă a fondurilor publice, prin minimiz. costurilor legate de întreținerea/repararea/inlocuirea autpbuzelor el. în ansamblu și a componentelor acestora.

Cf. caietului de sarcini, garanția funcționării autobuzelor el. este de min. 500.000 km sau min. 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare.

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

Nr. min. de ani pentru garanția extinsă, care va fi punctată este de 1 an sau 100.000 km, an suplimentar per. de garanție obligatorie, iar nr. max. este de 5 ani sau 500.000 km, suplimentar per. de garanție obligatorie.

Orice ofertă cu un nr. de ani de garanție extinsă mai mare de 5 ani sau 500.000 km, suplimentar per. de garanție obligatorie, nu va fi

punctata suplimentar.

NOTA: Pentru ofertele care au prevăzut garanție extinsă exprimată în km, se va avea în vedere paritatea 1 an = 100.000 km.

Pondere: 6%

Algoritm de calcul: a) Pentru o garanție extinsă mai mare sau egală cu 5 ani, se acordă punctajul maxim alocat de 6 puncte;

b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{număr ani garanție extinsă ofertat}(n) / 5) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Denumire factor evaluare: Lățimea totală a ușilor pentru călători

Descriere: Numărul de uși și lățimea totală a acestora va influența durata de timp necesară fluxului/afluxului de călători, cu o importanță semnificativă în special în orele de vârf.

Caroseria va fi prevăzută cu minim 2 uși de acces, situate pe partea dreaptă a autobuzelor electrice, dintre care una dublă cu o lățime de minim 1.200 mm și una simplă cu o lățime de minim 650 mm, totalizând o lățime a spațiului destinat pentru urcare/coborâre de 1.850 mm.

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

Pondere: 8%

Algoritm de calcul: a) Pentru oferta totalizând cea mai mare lățime totală a ușilor pentru călători, se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

b) Pentru o lățime totală a ușilor pentru călători mai mică decât cea prevăzută la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$L(n) = (\text{lățime totală ofertată}(n) / \text{cea mai mare lățime totală ofertată}) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Denumire factor evaluare: Soluția de încărcare rapidă ofertată

Descriere: Modalitatea de operare a stațiilor de încărcare rapidă utilizând soluții superioare reduce timpul de încărcare, permite efectuarea automată a comenzii din interiorul cabinei și elimină expunerea șoferului la operarea de echipamente electrice de înaltă putere și pericolul de vandalizare a stației.

Încărcarea rapidă a autobuzelor electrice se va realiza cel puțin prin soluție cablu-priză.

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

Pondere: 8%

Algoritm de calcul: Pentru autobuzele electrice prevăzute cu sistem superior de încărcare rapidă, prin pantograf sau echivalent (care nu necesită părăsirea cabinei de către șofer), se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

Denumire factor evaluare: Puterea efectivă de încărcare a stației rapide

Descriere: O putere efectivă de încărcare ridicată a stației rapide permite încărcarea vehiculului în timp redus la capetele de linie și astfel staționarea nejustificată la capetele de rută, fără ca autobuzul să fie încărcat mult prea des (după fiecare cursă) sau să crească riscul ca acesta să rămână "în pană de combustibil" sau să nu aibă autonomia suficientă pentru a completa o cursă.

Stația de încărcare rapidă va furniza o putere efectivă de încărcare de cel puțin 150 kw.

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

Pondere: 8%

Algoritm de calcul: a) Pentru cea mai mare putere efectivă de încărcare furnizată de stația de încărcare rapidă ofertată, se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

b) Pentru alte puteri efective decât cea prevăzută la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{putere efectivă ofertată}(n) / \text{putere efectivă maximă ofertată}) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Denumire factor evaluare: Masa bateriei/bateriilor electrice

Descriere: Ca urmare a faptului că necesitatea înlocuirii bateriei/bateriilor la 5-7 ani presupune costuri mai mari, masa ridicată a bateriilor presupune o capacitate redusă de transport călători și o încărcare inutilă a infrastructurii rutiere urbane, se acceptă o masă de maxim 2000 kg.

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

Pondere: 5%

Algoritm de calcul: a) Pentru cea mai scăzută valoare a masei bateriei/bateriilor electrice, se acordă punctaj maxim de 5 puncte;

b) Pentru orice altă valoare a masei bateriei/ bateriilor electrice decât cea prevăzută la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{Masămin} / \text{Masân}) \times \text{punctaj maxim alocat}$

II.2.6 Valoarea estimată

Valoarea fara TVA: 24875000; Moneda: RON

(în cazul acordurilor-cadru sau al sistemelor dinamice de achiziții - valoarea maxima totala estimata pentru întreaga durata a acestui lot)

II.2.7) Durata contractului, a acordului-cadru sau a sistemului dinamic de achiziții /Durata concesiunii

Durata in luni: 24; Durata in zile: -

Contractul se reînnoieste: Nu

II.2.9) Informatii privind limitarea numarului de candidati care urmeaza sa fie invitati (cu exceptia procedurilor deschise)

Numarul de candidati preconizat: -

sau Numar minim preconizat: - /Numarul maxim: -

Criterii obiective pentru selectarea unui numar limitat de candidati:

II.2.10 Informatii privind variantele

Vor fi acceptate variante: Nu

II.2.11) Informatii privind optiunile

Optiuni: Nu

II.2.12) Informatii privind cataloagele electronice

Ofertele trebuie sa fie prezentate sub forma de cataloage electronice sau sa includa un catalog electronic: Nu

II.2.13) Informatii despre fondurile Uniunii Europene

Achizitia se refera la un proiect si/sau program finantat din fonduri ale Uniunii Europene: Da

Identificarea proiectului: Programul Operational Regional - POR

Tip finantare: Program / Proiect

PROGRAM/PROIECT: Programul Operational Regional - POR

II.2.14) Informatii suplimentare

II.2.1) Titlu

3 Achiziționarea de 21 autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m, destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes pentru Municipiul Constanța

II.2.2) Cod(uri) CPV suplimentare

Cod CPV principal: 34144910-0 Autobuze electrice (Rev.2)

Cod CPV suplimentar: 31681500-8 Aparate de reincarcare (Rev.2)

II.2.3) Locul de executare

Cod NUTS: RO223 Constanța

Locul principal de executare:

Str. Industrială nr. 8, Mun. Constanța, jud. Constanța Str. Industrială nr. 8, Mun. Constanța, jud. Constanța

II.2.4) Descrierea achizitiei publice

(natura si cantitatea lucrarilor, produselor sau serviciilor sau o mentiune privind nevoile si cerintele)

Prin incheierea contractului se vor achizitiona 21 autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes, 5 stații de încărcare rapidă și 21 stații de încărcare lentă

II.2.5) Criterii de atribuire

Cel mai bun raport calitate - pret

Denumire factor evaluare: Pretul ofertei

Descriere: Componenta financiara

Pondere: 60%

Algoritm de calcul: Punctajul se acorda astfel: a) Pentru cel mai scazut dintre preturi se acorda punctajul maxim alocat; b) Pentru celelalte preturi ofertate punctajul P(n) se calculeaza proportional, astfel: $P(n) = (\text{Pret minim ofertat} / \text{Pret } n) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Denumire factor evaluare: Număr suplimentar călători transportați în picioare

Descriere: Autobuzele electrice vor avea o capacitate de transport de minim 26 călători transportați în picioare.

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

Numărul minim de locuri suplimentare pentru călătorii transportați în picioare, care va fi punctat este de 1 loc, iar numărul maxim

este 20.

Orice ofertă cu un număr de locuri suplimentare mai mare de 20 de persoane, nu va fi punctată suplimentar.

Pondere: 2,50%

Algoritm de calcul: a) Pentru un număr suplimentar de călători transportați în picioare mai mare sau egal cu 20, se acordă punctajul maxim de 2,5 puncte;

b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{număr locuri suplimentare în picioare ofertat}(n) / 20) \times \text{punctaj maxim alocat.}$

Denumire factor evaluare: Număr suplimentar călători transportați pe scaune

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

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

Numărul minim de locuri suplimentare pentru călătorii transportați pe scaune, care va fi punctat este de 1 loc, iar numărul maxim este 8.

Orice ofertă cu un număr de locuri suplimentare pe scaun mai mare de 8 nu va fi punctată suplimentar.

Pondere: 2,50%

Algoritm de calcul: a) Pentru un număr suplimentar de călători transportați pe scaune mai mare sau egal cu 8, se acordă punctajul maxim de 2,5 puncte;

b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{număr locuri suplimentare pe scaun ofertat}(n) / 8) \times \text{punctaj maxim alocat.}$

Suplimentarea numărului de locuri de călători în picioare și/sau pe scaun va fi făcută cu respectarea cerințelor privind numărul minim total de călători, numărului minim de călători în picioare, numărului minim de călători pe scaune, precum și cu respectarea valorii minime a pasului scaunelor și a CEE-ONU R 107.

Denumire factor evaluare: Perioada de garanție extinsă

Descriere: Per. de garanție extinsă va asig. benef. de o cheltuială cât m. eficientă a fondurilor publice, prin minimiz. costurilor legate de întreținerea/repararea/inlocuirea autpbuzelor el. în ansamblu și a componentelor acestora.

Cf. caietului de sarcini, garanția funcționării autobuzelor el. este de min. 500.000 km sau min. 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare.

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

Nr. min. de ani pentru garanția extinsă, care va fi punctată este de 1 an sau 100.000 km, an suplimentar per. de garanție obligatorie, iar nr. max. este de 5 ani sau 500.000 km, suplimentar per. de garanție obligatorie.

Orice ofertă cu un nr. de ani de garanție extinsă mai mare de 5 ani sau 500.000 km, suplimentar per. de garanție obligatorie, nu va fi punctată suplimentar.

NOTA: Pentru ofertele care au prevăzut garanție extinsă exprimată în km, se va avea în vedere paritatea 1 an = 100.000 km.

Pondere: 6%

Algoritm de calcul: a) Pentru o garanție extinsă mai mare sau egală cu 5 ani, se acordă punctajul maxim alocat de 6 puncte;

b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{număr ani garanție extinsă ofertat}(n) / 5) \times \text{punctaj maxim alocat.}$

Denumire factor evaluare: Lățimea totală a ușilor pentru călători

Descriere: Numărul de uși și lățimea totală a acestora va influența durata de timp necesară fluxului/afluxului de călători, cu o importanță semnificativă în special în orele de vârf.

Caroseria va fi prevăzută cu minim 2 uși de acces, situate pe partea dreaptă a autobuzelor electrice, dintre care una dublă cu o lățime de minim 1.200 mm și una simplă cu o lățime de minim 650 mm, totalizând o lățime a spațiului destinat pentru urcare/coborâre de 1.850 mm.

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

Pondere: 8%

Algoritm de calcul: a) Pentru oferta totalizând cea mai mare lățime totală a ușilor pentru călători, se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

b) Pentru o lățime totală a ușilor pentru călători mai mică decât cea prevăzută la lit."a", punctajul se acordă astfel:

$L(n) = (\text{lățime totală ofertată}(n) / \text{cea mai mare lățime totală ofertată}) \times \text{punctaj maxim alocat.}$

Denumire factor evaluare: Soluția de încărcare rapidă ofertată

Descriere: Modalitatea de operare a stațiilor de încărcare rapidă utilizând soluții superioare reduce timpul de încărcare, permite efectuarea automată a comenzii din interiorul cabinei și elimină expunerea șoferului la operarea de echipamente electrice de înaltă putere și pericolul de vandalizare a stației.

Încărcarea rapidă a autobuzelor electrice se va realiza cel puțin prin soluție cablu-priză.

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

Pondere: 8%

Algoritm de calcul: Pentru autobuzele electrice prevăzute cu sistem superior de încărcare rapidă, prin pantograf sau echivalent (care nu necesită părăsirea cabinei de către șofer), se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

Denumire factor evaluare: Puterea efectivă de încărcare a stației rapide

Descriere: O putere efectivă de încărcare ridicată a stației rapide permite încărcarea vehiculului în timp redus la capetele de linie și astfel staționarea nejustificată la capetele de rută, fără ca autobuzul să fie încărcat mult prea des (după fiecare cursă) sau să crească riscul ca acesta să rămână "în pană de combustibil" sau să nu aibă autonomia suficientă pentru a completa o cursă.

Stația de încărcare rapidă va furniza o putere efectivă de încărcare de cel puțin 150 kw.

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

Pondere: 8%

Algoritm de calcul: a) Pentru cea mai mare putere efectivă de încărcare furnizată de stația de încărcare rapidă ofertată, se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

b) Pentru alte puteri efective decât cea prevăzută la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{putere efectivă ofertată}(n) / \text{putere efectivă maximă ofertată}) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Denumire factor evaluare: Masa bateriei/bateriilor electrice

Descriere: Ca urmare a faptului că necesitatea înlocuirii bateriei/bateriilor la 5-7 ani presupune costuri mai mari, masa ridicată a bateriilor presupune o capacitate redusă de transport călători și o încărcare inutilă a infrastructurii rutiere urbane, se acceptă o masă de maxim 2000 kg.

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

Pondere: 5%

Algoritm de calcul: a) Pentru cea mai scăzută valoare a masei bateriei/bateriilor electrice, se acordă punctaj maxim de 5 puncte;

b) Pentru orice altă valoare a masei bateriei/ bateriilor electrice decât cea prevăzută la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{Masămin} / \text{Masă}) \times \text{punctaj maxim alocat}$

II.2.6 Valoarea estimată

Valoarea fără TVA: 47125000; Moneda: RON

(în cazul acordurilor-cadru sau al sistemelor dinamice de achizitii - valoarea maxima totala estimata pentru întreaga durata a acestui lot)

II.2.7 Durata contractului, a acordului-cadru sau a sistemului dinamic de achizitii /Durata concesiunii

Durata în luni: 24; Durata în zile: -

Contractul se reînnoiește: Nu

II.2.9 Informatii privind limitarea numărului de candidați care urmează să fie invitați (cu excepția procedurilor deschise)

Numărul de candidați preconizat: -

sau Număr minim preconizat: - /Numărul maxim: -

Criterii obiective pentru selectarea unui număr limitat de candidați:

II.2.10 Informatii privind variantele

Vor fi acceptate variante: Nu

II.2.11 Informatii privind opțiunile

Opțiuni: Nu

II.2.12) Informatii privind cataloagele electronice

Ofertele trebuie să fie prezentate sub forma de cataloage electronice sau să includă un catalog electronic: Nu

II.2.13) Informatii despre fondurile Uniunii Europene

Achiziția se referă la un proiect și/sau program finanțat din fonduri ale Uniunii Europene: Da

Identificarea proiectului: Programul Operational Regional - POR

Tip finanțare: Program / Proiect

PROGRAM/PROIECT: Programul Operational Regional - POR

II.2.14) Informatii suplimentare

II.2.1) Titlu

4 Achiziționarea de 3 autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m, destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes pentru Municipiul Drobeta Turnu Severin

II.2.2) Cod(uri) CPV suplimentare

Cod CPV principal: 34144910-0 Autobuze electrice (Rev.2)

Cod CPV suplimentar: 31681500-8 Aparate de reincarcare (Rev.2)

II.2.3) Locul de executare

Cod NUTS: RO413 Mehedinți

Locul principal de executare:

Str. Topolniței nr. 5, Mun. Drobeta Turnu Severin, jud. Mehedinți Str. Topolniței nr. 5, Mun. Drobeta Turnu Severin, jud. Mehedinți

II.2.4) Descrierea achizitiei publice

(natura si cantitatea lucrarilor, produselor sau serviciilor sau o mentiune privind nevoile si cerintele)

Prin incheierea contractului se vor achiziționa 3 de autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes, 1 stație de încărcare rapidă și 3 stații de încărcare lentă

II.2.5) Criterii de atribuire

Cel mai bun raport calitate – pret

Denumire factor evaluare: Pretul ofertei

Descriere: Componenta financiara

Pondere: 60%

Algoritm de calcul: Punctajul se acorda astfel: a) Pentru cel mai scazut dintre preturi se acorda punctajul maxim alocat; b) Pentru celelalte preturi ofertate punctajul P(n) se calculeaza proportional, astfel: $P(n) = (\text{Pret minim ofertat} / \text{Pret } n) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Denumire factor evaluare: Număr suplimentar călători transportați în picioare

Descriere: Autobuzele electrice vor avea o capacitate de transport de minim 26 călători transportați în picioare.

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

Numărul minim de locuri suplimentare pentru călătorii transportați în picioare, care va fi punctat este de 1 loc, iar numărul maxim este 20.

Orice ofertă cu un număr de locuri suplimentare mai mare de 20 de persoane, nu va fi punctată suplimentar.

Pondere: 2,50%

Algoritm de calcul: a) Pentru un număr suplimentar de călători transportați în picioare mai mare sau egal cu 20, se acordă punctajul maxim de 2,5 puncte;

b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{număr locuri suplimentare în picioare ofertat}(n) / 20) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Denumire factor evaluare: Număr suplimentar călători transportați pe scaune

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

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

Numărul minim de locuri suplimentare pentru călătorii transportați pe scaune, care va fi punctat este de 1 loc, iar numărul maxim este 8.

Orice ofertă cu un număr de locuri suplimentare pe scaun mai mare de 8 nu va fi punctată suplimentar.

Pondere: 2,50%

Algoritm de calcul: a) Pentru un număr suplimentar de călători transportați pe scaune mai mare sau egal cu 8, se acordă punctajul maxim de 2,5 puncte;

b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{număr locuri suplimentare pe scaun ofertat}(n) / 8) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Suplimentarea numărului de locuri de călători în picioare și/sau pe scaun va fi făcută cu respectarea cerințelor privind numărul minim total de călători, numărului minim de călători în picioare, numărului minim de călători pe scaune, precum și cu respectarea valorii minime a pasului scaunelor și a CEE-ONU R 107.

Denumire factor evaluare: Perioada de garanție extinsă

Descriere: Per. de garanție extinsă va asig. benef. de o cheltuielă cât m. eficientă a fondurilor publice, prin minimiz. costurilor legate de întreținerea/repararea/inlocuirea autpbuzelor el. în ansamblu și a componentelor acestora.

Cf. caietului de sarcini, garanția funcționării autobuzelor el. este de min. 500.000 km sau min. 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare.

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

Nr. min. de ani pentru garanția extinsă, care va fi punctată este de 1 an sau 100.000 km, an suplimentar per. de garanție obligatorie, iar nr. max. este de 5 ani sau 500.000 km, suplimentar per. de garanție obligatorie.

Orice ofertă cu un nr. de ani de garanție extinsă mai mare de 5 ani sau 500.000 km, suplimentar per. de garanție obligatorie, nu va fi punctată suplimentar.

NOTA: Pentru ofertele care au prevăzut garanție extinsă exprimată în km, se va avea în vedere paritatea 1 an = 100.000 km.

Pondere: 6%

Algoritm de calcul: a) Pentru o garanție extinsă mai mare sau egală cu 5 ani, se acordă punctajul maxim alocat de 6 puncte;

b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{număr ani garanție extinsă ofertat}(n) / 5) \times \text{punctaj maxim alocat.}$

Denumire factor evaluare: Lățimea totală a ușilor pentru călători

Descriere: Numărul de uși și lățimea totală a acestora va influența durata de timp necesară fluxului/afluxului de călători, cu o importanță semnificativă în special în orele de vârf.

Caroseria va fi prevăzută cu minim 2 uși de acces, situate pe partea dreaptă a autobuzelor electrice, dintre care una dublă cu o lățime de minim 1.200 mm și una simplă cu o lățime de minim 650 mm, totalizând o lățime a spațiului destinat pentru urcare/coborâre de 1.850 mm.

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

Pondere: 8%

Algoritm de calcul: a) Pentru oferta totalizând cea mai mare lățime totală a ușilor pentru călători, se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

b) Pentru o lățime totală a ușilor pentru călători mai mică decât cea prevăzută la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$L(n) = (\text{lățime totală ofertată}(n) / \text{cea mai mare lățime totală ofertată}) \times \text{punctaj maxim alocat.}$

Denumire factor evaluare: Soluția de încărcare rapidă ofertată

Descriere: Modalitatea de operare a stațiilor de încărcare rapidă utilizând soluții superioare reduce timpul de încărcare, permite efectuarea automată a comenzii din interiorul cabinei și elimină expunerea șoferului la operarea de echipamente electrice de înaltă putere și pericolul de vandalizare a stației.

Încărcarea rapidă a autobuzelor electrice se va realiza cel puțin prin soluție cablu-priză.

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

Pondere: 8%

Algoritm de calcul: Pentru autobuzele electrice prevăzute cu sistem superior de încărcare rapidă, prin pantograf sau echivalent (care nu necesită părăsirea cabinei de către șofer), se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

Denumire factor evaluare: Puterea efectivă de încărcare a stației rapide

Descriere: O putere efectivă de încărcare ridicată a stației rapide permite încărcarea vehicului în timp redus la capetele de linie și astfel staționarea nejustificată la capetele de rută, fără ca autobuzul să fie încărcat mult prea des (după fiecare cursă) sau să crească riscul ca acesta să rămână "în pană de combustibil" sau să nu aibă autonomia suficientă pentru a completa o cursă.

Stația de încărcare rapidă va furniza o putere efectivă de încărcare de cel puțin 150 kw.

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

Pondere: 8%

Algoritm de calcul: a) Pentru cea mai mare putere efectivă de încărcare furnizată de stația de încărcare rapidă ofertată, se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

b) Pentru alte puteri efective decât cea prevăzută la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{putere efectivă ofertată}(n) / \text{putere efectivă maximă ofertată}) \times \text{punctaj maxim alocat.}$

Denumire factor evaluare: Masa bateriei/bateriilor electrice

Descriere: Ca urmare a faptului că necesitatea înlocuirii bateriei/bateriilor la 5-7 ani presupune costuri mai mari, masa ridicată a bateriilor presupune o capacitate redusă de transport călători și o încărcare inutilă a infrastructurii rutiere urbane, se acceptă o masă de maxim 2000 kg.

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

Pondere: 5%

Algoritm de calcul: a) Pentru cea mai scăzută valoare a masei bateriei/bateriilor electrice, se acordă punctaj maxim de 5 puncte;

b) Pentru orice altă valoare a masei bateriei/ bateriilor electrice decât cea prevăzută la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{Masămin} / \text{Masân}) \times \text{punctaj maxim alocat}$

II.2.6 Valoarea estimată

Valoarea fara TVA: 6875000; Moneda: RON

(în cazul acordurilor-cadru sau al sistemelor dinamice de achizitii - valoarea maxima totala estimata pentru întreaga durata a acestui

lot)

II.2.7) Durata contractului, a acordului-cadru sau a sistemului dinamic de achizitii /Durata concesiunii

Durata in luni: 24; Durata in zile: -

Contractul se reînnoieste: Nu

II.2.9) Informatii privind limitarea numarului de candidati care urmeaza sa fie invitati (cu exceptia procedurilor deschise)

Numarul de candidati preconizat: -

sau Numar minim preconizat: - /Numarul maxim: -

Criterii obiective pentru selectarea unu numar limitat de candidati:

-

II.2.10 Informatii privind variantele

Vor fi acceptate variante: Nu

II.2.11) Informatii privind optiunile

Optiuni: Nu

II.2.12) Informatii privind cataloagele electronice

Ofertele trebuie sa fie prezentate sub forma de cataloage electronice sau sa includa un catalog electronic: Nu

II.2.13) Informatii despre fondurile Uniunii Europene

Achizitia se refera la un proiect si/sau program finantat din fonduri ale Uniunii Europene: Da

Identificarea proiectului: Programul Operational Regional - POR

Tip finantare: Program / Proiect

PROGRAM/PROIECT: Programul Operational Regional - POR

II.2.14) Informatii suplimentare

-

II.2.1) Titlu

5 Achiziționarea de 20 autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m, destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes pentru Municipiul Focșani

II.2.2) Cod(uri) CPV suplimentare

Cod CPV principal: 34144910-0 Autobuze electrice (Rev.2)

Cod CPV suplimentar: 31681500-8 Aparate de reincarcare (Rev.2)

II.2.3) Locul de executare

Cod NUTS: RO226 Vrancea

Locul principal de executare:

Str. Mărășești nr. 72, Mun. Focșani, jud. Vrancea Str. Mărășești nr. 72, Mun. Focșani, jud. Vrancea

II.2.4) Descrierea achizitiei publice

(natura si cantitatea lucrarilor, produselor sau serviciilor sau o mentiune privind nevoile si cerintele)

Prin incheierea contractului se vor achizitiona 20 autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes, 5 stații de încărcare rapidă și 20 stații de încărcare lentă

II.2.5) Criterii de atribuire

Cel mai bun raport calitate – pret

Denumire factor evaluare: Pretul ofertei

Descriere: Componenta financiara

Pondere: 60%

Algoritm de calcul: Punctajul se acorda astfel: a) Pentru cel mai scazut dintre preturi se acorda punctajul maxim alocat; b) Pentru celelalte preturi ofertate punctajul P(n) se calculeaza proportional, astfel: $P(n) = (\text{Pret minim ofertat} / \text{Pret } n) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Denumire factor evaluare: Număr suplimentar călători transportați în picioare

Descriere: Autobuzele electrice vor avea o capacitate de transport de minim 26 călători transportați în picioare.

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

Numărul minim de locuri suplimentare pentru călătorii transportați în picioare, care va fi punctat este de 1 loc, iar numărul maxim este 20.

Orice ofertă cu un număr de locuri suplimentare mai mare de 20 de persoane, nu va fi punctată suplimentar.

Pondere: 2,50%

Algoritm de calcul: a) Pentru un număr suplimentar de călători transportați în picioare mai mare sau egal cu 20, se acordă punctajul maxim de 2,5 puncte;

b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{număr locuri suplimentare în picioare ofertat}(n) / 20) \times \text{punctaj maxim alocat.}$

Denumire factor evaluare: Număr suplimentar călători transportați pe scaune

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

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

Numărul minim de locuri suplimentare pentru călătorii transportați pe scaune, care va fi punctat este de 1 loc, iar numărul maxim este 8.

Orice ofertă cu un număr de locuri suplimentare pe scaun mai mare de 8 nu va fi punctată suplimentar.

Pondere: 2,50%

Algoritm de calcul: a) Pentru un număr suplimentar de călători transportați pe scaune mai mare sau egal cu 8, se acordă punctajul maxim de 2,5 puncte;

b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{număr locuri suplimentare pe scaun ofertat}(n) / 8) \times \text{punctaj maxim alocat.}$

Suplimentarea numărului de locuri de călători în picioare și/sau pe scaun va fi făcută cu respectarea cerințelor privind numărul minim total de călători, numărului minim de călători în picioare, numărului minim de călători pe scaune, precum și cu respectarea valorii minime a pasului scaunelor și a CEE-ONU R 107.

Denumire factor evaluare: Perioada de garanție extinsă

Descriere: Per. de garanție extinsă va asig. benef. de o cheltuială cât m. eficientă a fondurilor publice, prin minimiz. costurilor legate de întreținerea/repararea/inlocuirea autpbuzelor el. în ansamblu și a componentelor acestora.

Cf. caietului de sarcini, garanția funcționării autobuzelor el. este de min. 500.000 km sau min. 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare.

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

Nr. min. de ani pentru garanția extinsă, care va fi punctată este de 1 an sau 100.000 km, an suplimentar per. de garanție obligatorie, iar nr. max. este de 5 ani sau 500.000 km, suplimentar per. de garanție obligatorie.

Orice ofertă cu un nr. de ani de garanție extinsă mai mare de 5 ani sau 500.000 km, suplimentar per. de garanție obligatorie, nu va fi punctată suplimentar.

NOTA: Pentru ofertele care au prevăzut garanție extinsă exprimată în km, se va avea în vedere paritatea 1 an = 100.000 km.

Pondere: 6%

Algoritm de calcul: a) Pentru o garanție extinsă mai mare sau egală cu 5 ani, se acordă punctajul maxim alocat de 6 puncte;

b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{număr ani garanție extinsă ofertat}(n) / 5) \times \text{punctaj maxim alocat.}$

Denumire factor evaluare: Lățimea totală a ușilor pentru călători

Descriere: Numărul de uși și lățimea totală a acestora va influența durata de timp necesară fluxului/afluxului de călători, cu o importanță semnificativă în special în orele de vârf.

Caroseria va fi prevăzută cu minim 2 uși de acces, situate pe partea dreaptă a autobuzelor electrice, dintre care una dublă cu o lățime de minim 1.200 mm și una simplă cu o lățime de minim 650 mm, totalizând o lățime a spațiului destinat pentru urcare/coborâre de 1.850 mm.

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

Pondere: 8%

Algoritm de calcul: a) Pentru oferta totalizând cea mai mare lățime totală a ușilor pentru călători, se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

b) Pentru o lățime totală a ușilor pentru călători mai mică decât cea prevăzută la lit."a", punctajul se acordă astfel:

$L(n) = (\text{lățime totală ofertată}(n) / \text{cea mai mare lățime totală ofertată}) \times \text{punctaj maxim alocat.}$

Denumire factor evaluare: Soluția de încărcare rapidă ofertată

Descriere: Modalitatea de operare a stațiilor de încărcare rapidă utilizând soluții superioare reduce timpul de încărcare, permite efectuarea automată a comenzii din interiorul cabinei și elimină expunerea șoferului la operarea de echipamente electrice de înaltă putere și pericolul de vandalizare a stației.

Încărcarea rapidă a autobuzelor electrice se va realiza cel puțin prin soluție cablu-priză.
Ofertele care nu respectă cerința minimă a caietului de sarcini, vor fi declarate neconforme.

Pondere: 8%

Algoritm de calcul: Pentru autobuzele electrice prevăzute cu sistem superior de încărcare rapidă, prin pantograf sau echivalent (care nu necesită părăsirea cabinei de către șofer), se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

Denumire factor evaluare: Puterea efectivă de încărcare a stației rapide

Descriere: O putere efectivă de încărcare ridicată a stației rapide permite încărcarea vehiculului în timp redus la capetele de linie și astfel staționarea nejustificată la capetele de rută, fără ca autobuzul să fie încărcat mult prea des (după fiecare cursă) sau să crească riscul ca acesta să rămână "în pană de combustibil" sau să nu aibă autonomia suficientă pentru a completa o cursă.

Stația de încărcare rapidă va furniza o putere efectivă de încărcare de cel puțin 150 kw.

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

Pondere: 8%

Algoritm de calcul: a) Pentru cea mai mare putere efectivă de încărcare furnizată de stația de încărcare rapidă ofertată, se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

b) Pentru alte puteri efective decât cea prevăzută la lit."a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{putere efectivă ofertată}(n) / \text{putere efectivă maximă ofertată}) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Denumire factor evaluare: Masa bateriei/bateriilor electrice

Descriere: Ca urmare a faptului că necesitatea înlocuirii bateriei/bateriilor la 5-7 ani presupune costuri mai mari, masa ridicată a bateriilor presupune o capacitate redusă de transport călători și o încărcare inutilă a infrastructurii rutiere urbane, se acceptă o masă de maxim 2000 kg.

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

Pondere: 5%

Algoritm de calcul: a) Pentru cea mai scăzută valoare a masei bateriei/bateriilor electrice, se acordă punctaj maxim de 5 puncte;

b) Pentru orice altă valoare a masei bateriei/ bateriilor electrice decât cea prevăzută la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{Masămin} / \text{Masă}) \times \text{punctaj maxim alocat}$

II.2.6 Valoarea estimata

Valoarea fara TVA: 45000000; Moneda: RON

(în cazul acordurilor-cadru sau al sistemelor dinamice de achizitii - valoarea maxima totala estimata pentru întreaga durata a acestui lot)

II.2.7) Durata contractului, a acordului-cadru sau a sistemului dinamic de achizitii /Durata concesiunii

Durata in luni: 24; Durata in zile: -

Contractul se reînnoiește: Nu

II.2.9) Informatii privind limitarea numarului de candidati care urmeaza sa fie invitati (cu exceptia procedurilor deschise)

Numarul de candidati preconizat: -

sau Numar minim preconizat: - /Numarul maxim: -

Criterii obiective pentru selectarea unui numar limitat de candidati:

II.2.10 Informatii privind variantele

Vor fi acceptate variante: Nu

II.2.11) Informatii privind optiunile

Optiuni: Nu

II.2.12) Informatii privind cataloagele electronice

Ofertele trebuie sa fie prezentate sub forma de cataloage electronice sau sa includa un catalog electronic: Nu

II.2.13) Informatii despre fondurile Uniunii Europene

Achizitia se refera la un proiect si/sau program finantat din fonduri ale Uniunii Europene: Da

Identificarea proiectului: Programul Operational Regional - POR

Tip finantare: Program / Proiect

PROGRAM/PROIECT: Programul Operational Regional - POR

II.2.14) Informatii suplimentare

II.2.1) Titlu

6 Achiziționarea de 9 autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m, destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes pentru Municipiul Lugoj

II.2.2) Cod(uri) CPV suplimentare

Cod CPV principal: 34144910-0 Autobuze electrice (Rev.2)

Cod CPV suplimentar: 31681500-8 Aparate de reincarcare (Rev.2)

II.2.3) Locul de executare

Cod NUTS: RO424 Timiș

Locul principal de executare:

Str. Plopilor nr. 26, mun. Lugoj, jud. TimișStr. Plopilor nr. 26, mun. Lugoj, jud. Timiș

II.2.4) Descrierea achizitiei publice

(natura si cantitatea lucrarilor, produselor sau serviciilor sau o mentiune privind nevoile si cerintele)

Prin incheierea contractului se vor achiziționa 9 autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes, 3 stații de încărcare rapidă și 9 stații de încărcare lentă

II.2.5) Criterii de atribuire

Cel mai bun raport calitate – pret

Denumire factor evaluare: Pretul ofertei

Descriere: Componenta financiara

Pondere: 60%

Algoritm de calcul: Punctajul se acorda astfel: a) Pentru cel mai scazut dintre preturi se acorda punctajul maxim alocat; b) Pentru celelalte preturi ofertate punctajul P(n) se calculeaza proportional, astfel: $P(n) = (\text{Pret minim ofertat} / \text{Pret } n) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Denumire factor evaluare: Număr suplimentar călători transportați în picioare

Descriere: Autobuzele electrice vor avea o capacitate de transport de minim 26 călători transportați în picioare.

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

Numărul minim de locuri suplimentare pentru călătorii transportați în picioare, care va fi punctat este de 1 loc, iar numărul maxim este 20.

Orice ofertă cu un număr de locuri suplimentare mai mare de 20 de persoane, nu va fi punctată suplimentar.

Pondere: 2,50%

Algoritm de calcul: a) Pentru un număr suplimentar de călători transportați în picioare mai mare sau egal cu 20, se acordă punctajul maxim de 2,5 puncte;

b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{număr locuri suplimentare în picioare ofertat}(n) / 20) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Denumire factor evaluare: Număr suplimentar călători transportați pe scaune

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

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

Numărul minim de locuri suplimentare pentru călătorii transportați pe scaune, care va fi punctat este de 1 loc, iar numărul maxim este 8.

Orice ofertă cu un număr de locuri suplimentare pe scaun mai mare de 8 nu va fi punctată suplimentar.

Pondere: 2,50%

Algoritm de calcul: a) Pentru un număr suplimentar de călători transportați pe scaune mai mare sau egal cu 8, se acordă punctajul maxim de 2,5 puncte;

b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{număr locuri suplimentare pe scaun ofertat}(n) / 8) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Suplimentarea numărului de locuri de călători în picioare și/sau pe scaun va fi făcută cu respectarea cerințelor privind numărul minim total de călători, numărului minim de călători în picioare, numărului minim de călători pe scaune, precum și cu respectarea valorii minime a pasului scaunelor și a CEE-ONU R 107.

Denumire factor evaluare: Perioada de garanție extinsă

Descriere: Per. de garanție extinsă va asig. benef. de o cheltuială cât m. eficientă a fondurilor publice, prin minimiz. costurilor legate de întreținerea/repararea/inlocuirea autpbuzelor el. în ansamblu și a componentelor acestora.

Cf. caietului de sarcini, garanția funcționării autobuzelor el. este de min. 500.000 km sau min. 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare.

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

Nr. min. de ani pentru garanția extinsă, care va fi punctată este de 1 an sau 100.000 km, an suplimentar per. de garanție obligatorie, iar nr. max. este de 5 ani sau 500.000 km, suplimentar per. de garanție obligatorie.

Orice ofertă cu un nr. de ani de garanție extinsă mai mare de 5 ani sau 500.000 km, suplimentar per. de garanție obligatorie, nu va fi punctată suplimentar.

NOTA: Pentru ofertele care au prevăzut garanție extinsă exprimată în km, se va avea în vedere paritatea 1 an = 100.000 km.

Pondere: 6%

Algoritm de calcul: a) Pentru o garanție extinsă mai mare sau egală cu 5 ani, se acordă punctajul maxim alocat de 6 puncte:

b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{număr ani garanție extinsă ofertat}(n) / 5) \times \text{punctaj maxim alocat.}$

Denumire factor evaluare: Lățimea totală a ușilor pentru călători

Descriere: Numărul de uși și lățimea totală a acestora va influența durata de timp necesară fluxului/afluxului de călători, cu o importanță semnificativă în special în orele de vârf.

Caroseria va fi prevăzută cu minim 2 uși de acces, situate pe partea dreaptă a autobuzelor electrice, dintre care una dublă cu o lățime de minim 1.200 mm și una simplă cu o lățime de minim 650 mm, totalizând o lățime a spațiului destinat pentru urcare/coborâre de 1.850 mm.

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

Pondere: 8%

Algoritm de calcul: a) Pentru oferta totalizând cea mai mare lățime totală a ușilor pentru călători, se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

b) Pentru o lățime totală a ușilor pentru călători mai mică decât cea prevăzută la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$L(n) = (\text{lățime totală ofertată}(n) / \text{cea mai mare lățime totală ofertată}) \times \text{punctaj maxim alocat.}$

Denumire factor evaluare: Soluția de încărcare rapidă ofertată

Descriere: Modalitatea de operare a stațiilor de încărcare rapidă utilizând soluții superioare reduce timpul de încărcare, permite efectuarea automată a comenzii din interiorul cabinei și elimină expunerea șoferului la operarea de echipamente electrice de înaltă putere și pericolul de vandalizare a stației.

Încărcarea rapidă a autobuzelor electrice se va realiza cel puțin prin soluție cablu-priză.

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

Pondere: 8%

Algoritm de calcul: Pentru autobuzele electrice prevăzute cu sistem superior de încărcare rapidă, prin pantograf sau echivalent (care nu necesită părăsirea cabinei de către șofer), se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

Denumire factor evaluare: Puterea efectivă de încărcare a stației rapide

Descriere: O putere efectivă de încărcare ridicată a stației rapide permite încărcarea vehiculului în timp redus la capetele de linie și astfel staționarea nejustificată la capetele de rută, fără ca autobuzul să fie încărcat mult prea des (după fiecare cursă) sau să crească riscul ca acesta să rămână "în pană de combustibil" sau să nu aibă autonomia suficientă pentru a completa o cursă.

Stația de încărcare rapidă va furniza o putere efectivă de încărcare de cel puțin 150 kw.

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

Pondere: 8%

Algoritm de calcul: a) Pentru cea mai mare putere efectivă de încărcare furnizată de stația de încărcare rapidă ofertată, se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

b) Pentru alte puteri efective decât cea prevăzută la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{putere efectivă ofertată}(n) / \text{putere efectivă maximă ofertată}) \times \text{punctaj maxim alocat.}$

Denumire factor evaluare: Masa bateriei/bateriilor electrice

Descriere: Ca urmare a faptului că necesitatea înlocuirii bateriei/bateriilor la 5-7 ani presupune costuri mai mari, masa ridicată a bateriilor presupune o capacitate redusă de transport călători și o încărcare inutilă a infrastructurii rutiere urbane, se acceptă o masă de maxim 2000 kg.

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

Pondere: 5%

Algoritm de calcul: a) Pentru cea mai scăzută valoare a masei bateriei/bateriilor electrice, se acordă punctaj maxim de 5 puncte;

b) Pentru orice altă valoare a masei bateriei/ bateriilor electrice decât cea prevăzută la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{Masămin} / \text{Masămax}) \times \text{punctaj maxim alocat}$

II.2.6 Valoarea estimataValoarea fara TVA: 20625000; Moneda: RON

(in cazul acordurilor-cadru sau al sistemelor dinamice de achizitii - valoarea maxima totala estimata pentru intreaga durata a acestui lot)

II.2.7) Durata contractului, a acordului-cadru sau a sistemului dinamic de achizitii /Durata concesiuniiDurata in luni: 24; Durata in zile: -Contractul se reînnoieste: Nu**II.2.9) Informatii privind limitarea numarului de candidati care urmeaza sa fie invitati (cu exceptia procedurilor deschise)**

Numarul de candidati preconizat: -

sau Numar minim preconizat: - /Numarul maxim: -

Criterii obiective pentru selectarea unui numar limitat de candidati:**II.2.10 Informatii privind variantele**Vor fi acceptate variante: Nu**II.2.11) Informatii privind optiunile**Optiuni: Nu**II.2.12) Informatii privind cataloagele electronice**Ofertele trebuie sa fie prezentate sub forma de cataloage electronice sau sa includa un catalog electronic: Nu**II.2.13) Informatii despre fondurile Uniunii Europene**Achizitia se refera la un proiect si/sau program finantat din fonduri ale Uniunii Europene: DaIdentificarea proiectului: Programul Operational Regional - PORTip finantare: Program / ProiectPROGRAM/PROIECT: Programul Operational Regional - POR**II.2.14) Informatii suplimentare****II.2.1) Titlu**7 Achiziționarea de 7 autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m, destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes pentru Municipiul Slobozia**II.2.2) Cod(uri) CPV suplimentare**Cod CPV principal: 34144910-0 Autobuze electrice (Rev.2)Cod CPV suplimentar: 31681500-8 Aparate de reincarcare (Rev.2)**II.2.3) Locul de executare**Cod NUTS: RO315 Ialomita

Locul principal de executare:

Șoseaua Amara nr. 3, Mun. Slobozia, jud. Ialomița Șoseaua Amara nr. 3, Mun. Slobozia, jud. Ialomița**II.2.4) Descrierea achizitiei publice**

(natura si cantitatea lucrarilor, produselor sau serviciilor sau o mentiune privind nevoile si cerintele)

Prin incheierea contractului se vor achizitiona 7 autobuze electrice cu lungimea de cca. 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de șes, 2 stații de încărcare rapidă și 7 stații de încărcare lentă

II.2.5) Criterii de atribuireCel mai bun raport calitate - pretDenumire factor evaluare: Pretul oferteiDescriere: Componenta financiara

Pondere: 60%

Algoritm de calcul: Punctajul se acorda astfel: a) Pentru cel mai scazut dintre preturi se acorda punctajul maxim alocat; b) Pentru celelalte preturi ofertate punctajul P(n) se calculeaza proportional, astfel: $P(n) = (\text{Pret minim ofertat} / \text{Pret } n) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Denumire factor evaluare: Număr suplimentar călători transportați în picioare

Descriere: Autobuzele electrice vor avea o capacitate de transport de minim 26 călători transportați în picioare.

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

Numărul minim de locuri suplimentare pentru călătorii transportați în picioare, care va fi punctat este de 1 loc, iar numărul maxim este 20.

Orice ofertă cu un număr de locuri suplimentare mai mare de 20 de persoane, nu va fi punctată suplimentar.

Pondere: 2,50%

Algoritm de calcul: a) Pentru un număr suplimentar de călători transportați în picioare mai mare sau egal cu 20, se acordă punctajul maxim de 2,5 puncte;

b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{număr locuri suplimentare în picioare ofertat}(n) / 20) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Denumire factor evaluare: Număr suplimentar călători transportați pe scaune

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

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

Numărul minim de locuri suplimentare pentru călătorii transportați pe scaune, care va fi punctat este de 1 loc, iar numărul maxim este 8.

Orice ofertă cu un număr de locuri suplimentare pe scaun mai mare de 8 nu va fi punctată suplimentar.

Pondere: 2,50%

Algoritm de calcul: a) Pentru un număr suplimentar de călători transportați pe scaune mai mare sau egal cu 8, se acordă punctajul maxim de 2,5 puncte;

b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{număr locuri suplimentare pe scaun ofertat}(n) / 8) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Suplimentarea numărului de locuri de călători în picioare și/sau pe scaun va fi făcută cu respectarea cerințelor privind numărul minim total de călători, numărului minim de călători în picioare, numărului minim de călători pe scaune, precum și cu respectarea valorii minime a pasului scaunelor și a CEE-ONU R 107.

Denumire factor evaluare: Perioada de garanție extinsă

Descriere: Per. de garanție extinsă va asig. benef. de o cheltuială cât m. eficientă a fondurilor publice, prin minimiz. costurilor legate de întreținerea/repararea/inlocuirea autpbuzelor el. în ansamblu și a componentelor acestora.

Cf. caietului de sarcini, garanția funcționării autobuzelor el. este de min. 500.000 km sau min. 5 ani (care condiție se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare.

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

Nr. min. de ani pentru garanția extinsă, care va fi punctată este de 1 an sau 100.000 km, an suplimentar per. de garanție obligatorie, iar nr. max. este de 5 ani sau 500.000 km, suplimentar per. de garanție obligatorie.

Orice ofertă cu un nr. de ani de garanție extinsă mai mare de 5 ani sau 500.000 km, suplimentar per. de garanție obligatorie, nu va fi punctată suplimentar.

NOTA: Pentru ofertele care au prevăzut garanție extinsă exprimată în km, se va avea în vedere paritatea 1 an = 100.000 km.

Pondere: 6%

Algoritm de calcul: a) Pentru o garanție extinsă mai mare sau egală cu 5 ani, se acordă punctajul maxim alocat de 6 puncte;

b) Pentru un număr mai mic decât cel prevăzut la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{număr ani garanție extinsă ofertat}(n) / 5) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Denumire factor evaluare: Lățimea totală a ușilor pentru călători

Descriere: Numărul de uși și lățimea totală a acestora va influența durata de timp necesară fluxului/afluxului de călători, cu o importanță semnificativă în special în orele de vârf.

Caroseria va fi prevăzută cu minim 2 uși de acces, situate pe partea dreaptă a autobuzelor electrice, dintre care una dublă cu o lățime de minim 1.200 mm și una simplă cu o lățime de minim 650 mm, totalizând o lățime a spațiului destinat pentru urcare/coborâre de 1.850 mm.

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

Pondere: 8%

Algoritm de calcul: a) Pentru oferta totalizând cea mai mare lățime totală a ușilor pentru călători, se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

b) Pentru o lățime totală a ușilor pentru călători mai mică decât cea prevăzută la lit."a", punctajul se acordă astfel:

$L(n) = (\text{lățime totală ofertată}(n) / \text{cea mai mare lățime totală ofertată}) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Denumire factor evaluare: Soluția de încărcare rapidă ofertată

Descriere: Modalitatea de operare a stațiilor de încărcare rapidă utilizând soluții superioare reduce timpul de încărcare, permite efectuarea automată a comenzii din interiorul cabinei și elimină expunerea șoferului la operarea de echipamente electrice de înaltă putere și pericolul de vandalizare a stației.

Încărcarea rapidă a autobuzelor electrice se va realiza cel puțin prin soluție cablu-priză.

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

Pondere: 8%

Algoritm de calcul: Pentru autobuzele electrice prevăzute cu sistem superior de încărcare rapidă, prin pantograf sau echivalent (care nu necesită părăsirea cabinei de către șofer), se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

Denumire factor evaluare: Puterea efectivă de încărcare a stației rapide

Descriere: O putere efectivă de încărcare ridicată a stației rapide permite încărcarea vehiculului în timp redus la capetele de linie și astfel staționarea nejustificată la capetele de rută, fără ca autobuzul să fie încărcat mult prea des (după fiecare cursă) sau să crească riscul ca acesta să rămână "în pană de combustibil" sau să nu aibă autonomia suficientă pentru a completa o cursă.

Stația de încărcare rapidă va furniza o putere efectivă de încărcare de cel puțin 150 kw.

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

Pondere: 8%

Algoritm de calcul: a) Pentru cea mai mare putere efectivă de încărcare furnizată de stația de încărcare rapidă ofertată, se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

b) Pentru alte puteri efective decât cea prevăzută la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{putere efectivă ofertată}(n) / \text{putere efectivă maximă ofertată}) \times \text{punctaj maxim alocat}$

Denumire factor evaluare: Masa bateriei/bateriilor electrice

Descriere: Ca urmare a faptului că necesitatea înlocuirii bateriei/bateriilor la 5-7 ani presupune costuri mai mari, masa ridicată a bateriilor presupune o capacitate redusă de transport călători și o încărcare inutilă a infrastructurii rutiere urbane, se acceptă o masă de maxim 2000 kg.

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

Pondere: 5%

Algoritm de calcul: a) Pentru cea mai scăzută valoare a masei bateriei/bateriilor electrice, se acordă punctaj maxim de 5 puncte;

b) Pentru orice altă valoare a masei bateriei/ bateriilor electrice decât cea prevăzută la lit. "a", punctajul se acordă astfel:

$P(n) = (\text{Masămin} / \text{Masăn}) \times \text{punctaj maxim alocat}$

II.2.6 Valoarea estimată

Valoarea fara TVA: 15875000; Moneda: RON

(în cazul acordurilor-cadru sau al sistemelor dinamice de achizitii - valoarea maxima totala estimata pentru întreaga durata a acestui lot)

II.2.7 Durata contractului, a acordului-cadru sau a sistemului dinamic de achizitii /Durata concesiunii

Durata in luni: 24; Durata in zile: -

Contractul se reînnoiește: Nu

II.2.9 Informatii privind limitarea numarului de candidati care urmeaza sa fie invitati (cu exceptia procedurilor deschise)

Numarul de candidati preconizat: -

sau Numar minim preconizat: - /Numarul maxim: -

Criterii obiective pentru selectarea unui numar limitat de candidati:

II.2.10 Informatii privind variantele

Vor fi acceptate variante: Nu

II.2.11 Informatii privind optiunile

Optiuni: Nu

II.2.12 Informatii privind cataloagele electronice

Ofertele trebuie sa fie prezentate sub forma de cataloage electronice sau sa includa un catalog electronic: Nu

II.2.13 Informatii despre fondurile Uniunii Europene

Achizitia se refera la un proiect si/sau program finantat din fonduri ale Uniunii Europene: Da

Identificarea proiectului: Programul Operational Regional - POR

Tip finantare: Program / Proiect

PROGRAM/PROIECT: Programul Operational Regional - POR

II.2.14) Informatii suplimentare

Sectiunea III: Informatii juridice, economice, financiare si tehnice

III.1) Conditii de participare

III.1.1) Capacitatea de exercitare a activitatii profesionale, inclusiv cerintele privind inscrierea in registrele profesionale sau comerciale

Lista si descriere succinta a conditiilor:

Operatorul economic participant la procedura, indiferent de calitatea acestuia (oferant cu oferta individuală, oferant asociat, subcontractant, terț susținător, nu trebuie să se regasească în situațiile prevăzute la art. 164, 165, 167 din Legea nr.98/2016.

Modalitatea prin care poate fi demonstrată îndeplinirea preliminară a cerinței: se va completa DUAE de către oferanți, cu informațiile aferente situației lor.

Cerința este aplicabilă inclusiv pentru eventualii asociați/ subcontractanți/ terți susținători. Astfel, dacă este cazul, oferanții vor prezenta câte un DUAE distinct, completat de fiecare dintre eventualii asociați/ subcontractanți/ terți susținători, cu informațiile aferente situației lor, precum și acordul de subcontractare/ acordul de asociere/ angajamentul ferm al terțului susținător din care rezultă modul efectiv în care se va materializa susținerea acestuia.

Documentele justificative care probează îndeplinirea celor asumate prin completarea DUAE, urmează a fi prezentate la solicitarea autorității contractante, doar de oferantul clasat pe primul loc în clasamentul intermediar (inclusiv pentru eventualii asociați/ subcontractanți/ terți susținători), la finalizarea evaluării ofertelor.

Aceste documente pot fi:

- certificate constatatoare privind lipsa datoriilor restante cu privire la plata impozitelor, taxelor sau a contribuțiilor la bugetul general consolidat (buget local, buget de stat etc.) actualizate la momentul prezentării;
- cazierul judiciar al operatorului economic și al membrilor organului de administrare, de conducere sau de supraveghere al respectivului operator economic sau a celor ce au putere de reprezentare, de decizie sau de control în cadrul acestuia, așa cum rezultă din certificatul constatator emis de ONRC / actul constitutiv;
- după caz, documente prin care se demonstrează faptul ca operatorul economic poate beneficia de derogările prevăzute la art. 166 alin. (2), art. 167 alin. (2), art. 171 din Legea 98/2016 privind achizițiile publice;
- alte documente edificatoare, după caz.

Nota:

În situația în care documentele menționate mai sus nu se emit în țara de origine sau în țara în care este stabilit oferantul unic/ oferantul asociat/ subcontractantului/ tertul sustinator, sau aceste documente nu vizează toate situațiile prevăzute la art. 164, 165 și 167 din Legea 98/2016, oferantul unic/ oferantul asociat/ subcontractantului/ tertul sustinator, va prezenta fie o declarație pe propria răspundere, fie, dacă în țara respectivă nu există prevederi legale referitoare la declarația pe propria răspundere, o declarație autentică dat în fața unui notar, a unei autorități administrative sau judiciare sau a unei asociații profesionale care are competențe în acest sens.

1.2. Operatorul economic participant la procedura, indiferent de calitatea acestuia (oferant cu oferta individuală, oferant asociat, subcontractant, terț susținător), nu trebuie să se regasească în situațiile prevăzute la art. 58-63 din Legea nr. 98/2016.

Modalitatea prin care poate fi demonstrată îndeplinirea preliminară a cerinței: oferanții (inclusiv eventualii asociați/ subcontractanți/ terți susținători) vor completa la nivelul DUAE, informațiile aferente situației lor precum și Formularul pus la dispoziție de autoritatea contractantă în Secțiunea "Formulare". Formularul se va prezenta odată cu DUAE.

Persoanele din cadrul autorității contractante cu funcție de decizie referitoare la organizarea, derularea și finalizarea prezentei proceduri de atribuire, conform prevederilor art. 58-63, din Legea nr. 98/2016:

1. ȘTEFAN ION - Ministrul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației;
2. CREȚ Florin Nicolae - Secretar de stat;
3. VEȘTEA Mihail - Secretar de Stat;
4. COTOI Mariana - Secretar de Stat;
5. IAPĂ Augustin Cătălin - Secretar de stat;
6. PĂSAT Gheorghe - Secretar de stat;
7. STĂNESCU Vetuța - Secretar de stat;
8. BACIU Andrei - Subsecretar de Stat;
9. UNGUR Andrei Vasile - Subsecretar de Stat;
10. ȘARLEA Horea Arthur - Subsecretar de Stat;
11. DUMITRU Mona Mihaela - Secretar general;

12. VASILIU Marius Mihai – Secretar general adjunct;
13. BANȚA Victor – Secretar general adjunct;
14. RUSNAC Melania - Director general, Direcția generală management financiar, resurse umane și administrativ;
15. URETEAN Remus Gabriel – Director general, Direcția generală achiziții;
16. RALEA Adela - Șef serviciu, Serviciul achiziții, Direcția generală achiziții;
17. LAZĂR Carmen - Șef serviciu, Serviciul licitații și proceduri simplificate, Direcția generală achiziții;
18. ROMANESCU Liviu Cătălin - responsabil procedură, Direcția generală achiziții;
19. SOARE Alexandru George - Director general, Direcția generală dezvoltare regională și infrastructură;
20. JIANU Gheorghe – Director general adjunct, Direcția generală dezvoltare regională și infrastructură;
21. FLOREA Adina - Director general adjunct, Direcția generală dezvoltare regională și infrastructură;
22. BĂILĂȘTEANU Liviu - Director, Direcția Politici și Strategii, Direcția generală dezvoltare regională și infrastructură;
23. GINAVAR Anca Ileana - Director, Direcția tehnică, Direcția generală dezvoltare regională și infrastructură;
24. NECȘULIU Radu - Șef Serviciu, Serviciul analize teritoriale și baze de date, Direcția politici și strategii, Direcția generală dezvoltare regională și infrastructură;
25. ILIESCU Carmen Florina - Șef Serviciu, Serviciul reglementări în construcții, Direcția tehnică, Direcția generală dezvoltare regională și infrastructură;
26. UNCROP Elena Andreea – Șef birou, Biroul atestări, autorizări, programe formare continuă, Direcția tehnică, Direcția generală dezvoltare regională și infrastructură;
27. STĂNESCU Magda - Șef serviciu, Serviciul dezvoltare infrastructură, Direcția lucrări publice, Direcția generală dezvoltare regională și infrastructură.

Operatorul economic participant la procedură, indiferent de calitatea acestuia (oferant cu oferta individuală, ofertant asociat, subcontractant, terț susținător), trebuie să dovedească o formă de înregistrare în condițiile legii din țara de rezidență. Operatorul economic trebuie să dovedească faptul că este legal constituit, că nu se află în niciuna dintre situațiile de anulare a constituirii precum și faptul că are capacitatea profesională de a realiza activitățile care fac obiectul contractului.

Modalitatea prin care poate fi demonstrată îndeplinirea preliminară a cerinței: ofertanții (inclusiv eventualii asociați/subcontractanți/ terți susținători) vor completa la nivelul DUAE, informațiile aferente situației lor.

Documentele justificative urmează a fi prezentate la solicitarea autorității contractante, doar de ofertantul clasat pe primul loc în documentul intermediar (inclusiv pentru eventualii asociați/ subcontractanți/ terți susținători), la finalizarea evaluării ofertelor. Aceste documente pot fi, după caz: certificat constatator emis de ONRC sau în cazul ofertanților străini, documente echivalente emise în țara de rezidență. Informațiile cuprinse în Certificatul constatator să fie reale/actuale la data prezentării.

Nota:

- a) Documentele emise într-o altă limbă decât limba română vor fi prezentate însoțite de traduceri autorizate în limba română.
- b) În cazul asocierii unui grup de operatori economici în scopul depunerii unei oferte comune, cerința trebuie să fie îndeplinită de fiecare asociat în parte, proporțional cu cota de implicare în executarea viitorului contract de achiziție publică, respectiv proporțional cu cota procentuală și/sau descrierea activității pe care urmează să o realizeze în executarea viitorului contract, astfel cum rezultă din acordul de asociere.
- c) În cazul subcontractanților/ terților susținători, cerința trebuie să fie îndeplinită prin raportarea la activitatea asociată rolului operatorului economic în procedură.

III.1.2) Situația economică și financiară

Criteriile de selecție enunțate în documentele achiziției: Nu

Lista și descriere succintă a criteriilor de selecție: -

III.1.3) Capacitatea tehnică și profesională

Criteriile de selecție enunțate în documentele achiziției: Da

Lista și descriere succintă a criteriilor de selecție:

1.) Loturile: 1,2,3,4,5,6,7

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

Ofertanții trebuie să facă dovada livrării de produse similare în ultimii 3 ani calculați retroactiv de la data limită de depunere a ofertelor, la nivelul a cel puțin unui contract. - Ofertanții vor include în DUAE, informații cu privire la livrarea de produse similare în ultimii 3 ani calculați retroactiv de la data limită de depunere a ofertelor, la nivelul a cel puțin unui contract cu indicarea valorilor, datelor și a beneficiarilor publici sau privați.

Documentele justificative urmează a fi prezentate la solicitarea autorității contractante, doar de ofertantul clasat pe primul loc în clasamentul intermediar. Documentele prin care operatorii economici pot demonstra îndeplinirea cerinței privind experiența similară, pot fi următoarele, fără a se limita la: recomandări/ procese-verbale de recepție/ certificate constatatoare, etc., emise sau contrasemnate de autoritățile contractante sau de către clienții privați.

2.) Loturile: 1,2,3,4,5,6,7

Proportia de subcontractare

Ofertanții trebuie să furnizeze informații privind subcontractarea - Dacă este aplicabil, ofertanții vor include în DUAE, informațiile cu privire la subcontractantul/ subcontractanții propuși. Odată cu DUAE vor prezenta și acordul/ acordurile de subcontractare conform

formularului pus la dispozitie in Sectiunea Formulare. Autoritatea contractanta va solicita ofertantului clasat pe primul loc dupa aplicarea criteriului de atribuire, documentele suport actualizate pentru demonstrarea informatiilor din DUAE.

III.1.5) Informatii privind contractele rezervate

Contractul este rezervat atelierelor protejate si operatorilor economici al caror scop este integrarea sociala si profesionala a persoanelor cu handicap sau defavorizate: Nu

Contractul poate fi executat numai in cadrul unor programe de angajare protejata: Nu

III.2) Conditii referitoare la contract

III.2.1) Informatii privind o anumita profesie

Prestarea serviciilor in cauza este rezervata unei anumite profesii: Nu

Precizati actele cu putere de lege si actele administrative aplicabile: -

Precizati actele cu putere de lege si actele administrative aplicabile: --

III.2.2) Conditii de executare a contractului

-

III.2.3) Informatii privind personalul responsabil cu executarea contractului

Obligatie de a preciza numele si calificarile profesionale ale angajatilor desemnati pentru executarea contractului: Nu

Sectiunea IV: Procedura

IV.1) Descriere

IV.1.1) Tipul procedurii

Licitatie deschisa

IV.1.3) Informatii privind un acord-cadru sau un sistem dinamic de achizitii

-

IV.1.4) Informatii privind reducerea numarului de solutii sau de oferte in timpul negocierii sau al dialogului

Aplicarea unei licitatii care sa se deruleze in etape succesive pentru a reduce progresiv numarul solutiilor care trebuie discutate sau al ofertelor care trebuie negociate: Nu

IV.1.5) Informatii privind negocierea

Autoritatea contractanta isi rezerva dreptul de a atribui contractul pe baza ofertelor initiale fara a desfasura negocieri: Nu

IV.1.6) Informatii despre licitatie electronica

Se va organiza o licitatie electronica: Nu

IV.1.8) Informatii despre Acordul privind achizitiile publice (AAP)

Achizitia intra sub incidenta Acordului privind achizitiile publice: Nu

IV.2) Informatii administrative

IV.2.1) Publicarea anterioara privind aceasta procedura

Numarul anuntului in JOUE:

IV.2.2) Termen limita pentru primirea ofertelor sau a cererilor de participare

Data si ora locala: 03.11.2020 15:00

IV.2.3) Data estimata a expedierii invitatiilor de prezentare a ofertelor sau de participare catre candidatii selectati

-

IV.2.4) Limbile in care pot fi depuse ofertele sau cererile de participare:Romana**IV.2.6) Perioada minima pe parcursul careia ofertantul trebuie sa isi mentinta oferta**Oferta trebuie sa fie valabila pana la: 03.11.2021Durata in luni: 12**IV.2.7) Conditii de deschidere a ofertelor**Data: 03.11.2020; Ora locala: 15:00

Locul:

In SEAP**Secțiunea VI: Informatii complementare****VI.1) Informatii privind periodicitatea**Aceasta achizitie este periodica: Nu

Perioadele estimate de publicare a anunturilor viitoare: -

VI.2) Informatii privind fluxurile de lucru electroniceSe va utiliza sistemul de comenzi electronice: NuSe va accepta facturarea electronica: NuSe vor utiliza platile electronice: Nu**VI.3) Informatii suplimentare**

Pt. indepl. cerintelor de calificare, op. ec. vor completa DUAE in SEAP, urmand ca autoritatea contractanta sa solicite doc. de calificare ofertantului clasat pe primul loc in urma aplicarii crit. de atrib. sau oricand in per. de derulare a proc., potrivit prev. art.196 alin.1 din Legea 98/2016. Conform Notificarii ANAP din 08.04.2019, raspunsurile la DUAE ale op. ec. care participa la proc. vor fi completate in SEAP in mod direct, dupa autentificare, de catre fiec. participant. Pt. cazurile in care ofertantul este o asociere de op. ec. sau pentru cazurile in care ofertantul are subcontractanți sau terți susținători, fiecare op. ec. se va autentifica in sistem și va accesa procedura de atribuire in vederea completării DUAE in calitatea in care a fost inclus in procedura (asociat, subcontractant, terț susținător). Este necesar ca toți cei care trebuie să răspundă la DUAE sa fie inregistrati ca utilizatori in SEAP.

La proc. de atrib. se inscrie si depune oferta unul dintre membrii asocierii sau op. ec. care participa cu oferta individuala iar ceilalti participanti completeaza direct in sistem doar DUAE.

MLPDA organizeaza si deruleaza proc. de atribuire in numele UAT-urilor beneficiare: Alexandria, Braila, Constanta, Drobeta Turnu Severin, Focsani, Slobozia, in baza Protocoloalelor de asociere si a acordurilor de parteneriat semnate.

UAT-urile beneficiare pot efectua plati in avans de pana la 30% din val. ctr., cf. prev. art. 54 alin. 8 din Legea nr. 273/2006 priv. finantele publice locale, modificata și completată si ale HG nr. 264/2003 priv. stab. actiunilor și categ. de cheltuieli, criteriilor, procedurilor și limitelor pentru efectuarea de plăți in avans din fonduri publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, in vigoare la data semnării contractelor. In situatia acordării avansului, UAT-urile beneficiare au obligatia de a solicita contractorului un instrument de garantare emis in condițiile legii de o societate bancară sau de o societate de asigurări conform prevederilor art. 4 alin. 1 din HG nr. 264/2003. Garanția din instrumentul de garantare trebuie să fie irevocabilă și să prevadă că plata garanției se va executa necondiționat, respectiv la prima cerere a beneficiarului, pe baza declarației acestuia cu privire la culpa persoanei garantate. Garantia de returnare a avansului trebuie să fie acoperitoare atât pentru recuperarea avansului acordat cât și pentru recuperarea prejudiciilor ce ar putea fi aduse prin imobilizarea fondurilor publice, in cazul neindeplinirii sau indeplinirii necorespunzătoare a obligațiilor contractuale ce derivă din acordarea avansului. UAT-urile beneficiare acordă avansul numai după constituirea garanției de returnare a avansului de către operatorii economici cu care au încheiat contractele, care au această obligație și numai dacă sunt asigurate condițiile pentru începerea indeplinirii obligațiilor rezultate din contract. Sub sancțiunea solicitării de dauneinterese, operatorii nu au dreptul de a utiliza avansul in alt scop decât cel pentru care a fost destinat, potrivit contractului încheiat. La efectuarea plăților pentru bunurile livrate, avansurile acordate vor fi deduse din sumele datorate. Nu se admit plăți efective decât după deducerea integrală a avansului. In cazul in care două sau mai multe oferte sunt clasate pe primul loc, cu punctaje egale, departajarea se va face având in vedere punctajul obținut la factorii de evaluare in ordinea descrescătoare a ponderilor acestora. In situatia in care egalitatea se menține, autoritatea contractantă va solicita noi propuneri financiare, și oferta câștigătoare va fi desemnată cea cu propunerea financiară cea mai mică.

Documentele emise in alta limba decât limba română se vor prezenta însoțite de traducerea autorizată in limba română.

VI.4) Proceduri de contestare**VI.4.1) Organismul de solutionare a contestatiilor**

Consiliul National de Solutionare a Contestatiilor

Adresa: Str. Stavropoleos nr. 6, sector 3; Localitatea: Bucuresti; Cod postal: 030084; Tara: Romania; Telefon: +40 213104641; Fax: +40 213104642 / +40 218900745; E-mail: office@cnsr.ro; Adresa internet: (URL) <http://www.cnsr.ro>;

VI.4.2) Organismul competent pentru procedurile de mediere

-

VI.4.3) Procedura de contestare**Precizari privind termenul (termenele) pentru procedurile de contestare:**

In conf. cu prev. art. 8 alin (1) lit. a) din Legea nr. 101/ 2016 cu modif. si completările ulterioare, pers. care se consideră vătămată de un act al aut. contr. poate sesiza Consiliul în vederea anulării actului aut. contr., obligării acesteia la emiterea unui act sau la adoptarea de măsuri de remediere, precum și pentru recunoașterea dreptului pretins sau a interesului legitim, în termen de 10 zile, începând cu ziua următoare luării la despre actul aut. contr.

VI.4.4) Serviciul de la care se pot obtine informatii privind procedura de contestare

-

VI.5) Data expedierii prezentului anunt22.09.2020



În conformitate cu prevederile art. 12 alin. (1) și ale art. 27 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE

Nr. 975/C4/763

Data: 12.05.2021

Prin contestația nr. 92/02.04.2021, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 17153/02.04.2021, depusă de către SC ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL, cu sediul în comuna Ciolpani, sat Ciolpani, șos. București-Ploiești nr. 110, județul Ilfov, având număr de înregistrare la Oficiul Registrului Comerțului J23/1349/2006 și Cod Unic de Înregistrare 13610337, formulată împotriva procedurii de licitație deschisă online privind atribuirea contractului având ca obiect „*Achiziție autobuze pentru transport public urban și sistem de bilete integrat pentru călători e-Ticketing*”, organizată de către ORAȘUL DĂBULENI cu sediul în Dăbuleni, str. Unirii nr. 15, județul Dolj, în calitate de autoritate contractantă, s-a solicitat:

- anularea comunicării privind rezultatul procedurii de achiziție publică, transmis conform adresei nr. 3851/26.03.2021;
- anularea parțială a raportului procedurii și a tuturor actelor subsecvente și conexe acestuia în ceea ce privește oferta depusă de SC BMC TRUCK&BUS SA,
- reanalizarea și reevaluarea, precum și declararea ca neconformă, inacceptabilă a ofertei depuse de SC BMC TRUCK & BUS SA în cadrul procedurii de atribuire și stabilirea ofertelor admisibile și conforme, potrivit prevederilor din documentația de atribuire, dispozițiilor legale în vigoare în materia achizițiilor publice, în ceea ce privește propunerea tehnică care trebuia "să corespundă cerințelor minime prevăzute în caietul de sarcini sau în documentul descriptiv" și în ceea ce privește operatorul economic care trebuie să dovedească că activitatea principală/secundară pe care o desfășoară conform codificării CAEN corespunde obiectului contractului, Cod CPV principal 34144910-0 Autobuze electrice (Rev.2) Coduri CPV secundare: 42991230-0 Mașini de tipărit bilete (Rev. 2), și pe cale de consențință declararea ca și câștigătoare a ofertei aflate pe locul 2,

deoarece îndeplinește toate criteriile tehnice și financiare conform documentației de atribuire.

Prin adresa nr. 99/14.04.2021, înregistrată la Consiliu sub nr. 19416/14.04.2021, SC BMC TRUCK & BUS SA cu sediul în comuna Ciorogârla, sat Ciorogârla, șos. București nr. 24, județul Ilfov, având număr de înregistrare la Oficiul Registrului Comerțului J23/190/2002 și Cod Unic de Înregistrare 14442959, în calitate de operator economic declarat câștigător în cadrul procedurii de atribuire antemenționată, formulează cerere de intervenție voluntară accesorie, în care solicită respingerea contestației formulată de către SC ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL ca nefondată.

**CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR,
asupra cauzei de față, constată următoarele:**

Prin contestația nr. 92/02.04.2021, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 17153/02.04.2021, SC ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL, în calitate de operator economic participant la procedura de atribuire în cauză, critică decizia autorității contractante de declarare a ofertei SC BMC TRUCK & BUS SA ca fiind câștigătoarea procedurii de atribuire.

În susținerea acțiunii sale, contestatoarea contestă următoarele:

I. Activitatea principală/secundară pe care o desfășoară ofertantul declarat câștigător conform codificării CAEN și certificatului constatator, nu corespunde obiectului contractului.

Ofertantul "declarat câștigător" nu a putut demonstra că activitatea principală /secundară pe care o desfășoară autorizat conform codificării CAEN, corespunde obiectului complementar al contractului : Achiziționare sistem de bilete integrat pentru călători e-Ticketing, Coduri CPV secundare: 42991230-0 Mașini de tipărit bilete (Rev.2), conform cerinței din fișa de date III.1.1.b) Capacitatea de exercitare a activității profesionale.

Astfel, conform procesului verbal de analiză a documentelor doveditoare DUAE nr. 3751 din 25.03.2021 și certificatului constatator prezentat nr. 209979/18.03.2021, în mod eronat autoritatea contractantă consideră îndeplinită cerința respectivă deoarece codul CAEN: 4519 Comerț cu alte autovehicule nu corespunde și obiectului complementar /secundar al contractului: Achiziționare sistem de bilete integrat pentru călători e-Ticketing, Coduri CPV secundare: 42991230-0 Mașini de tipărit bilete (Rev. 2) care are o pondere de aproximativ 30-35 % din valoarea estimată a ofertei.

De asemenea, conform caiet de sarcini punctul 1. 4 Obiectul caietului de sarcini îl reprezintă încheierea unui Contract de furnizare care va cuprinde:

- 3 autobuze electrice noi, de dimensiuni medii, dotate cu stații de încărcare lentă (3 bucăți) (cod CPV 34144910-0 - Autobuze electrice);

- sistem de bilete integrat pentru călători e-ticketing (cod CPV 42991230-0 Mașini de tipărit bilete), cu următoarea structură:...

În consecință, atâta timp cât în fișa de date și în caietul de sarcini există cod complementar/secundar CPV pentru activitatea care face obiectul prezentei achiziții, fiecare ofertant avea obligația de a deține autorizație atât pentru desfășurarea activității conform obiectului principal al contractului, cât și pentru activitatea desfășurată conform obiectul complementar/secundar al contractului, în conformitate cu prevederile art. 15 din Legea nr. 359/2004, respectiv autorizare pentru cel puțin o activitate din următoarele coduri CAEN:

- 4741 Comerț cu amănuntul al calculatoarelor, unităților periferice și software-ului în magazine specializate
- 4742 Comerț cu amănuntul al echipamentului pentru telecomunicații în magazine specializate
- 4651 Comerț cu ridicata al calculatoarelor, echipamentelor periferice și software- lui
- 4652 Comerț cu ridicata de componente și echipamente electronice și de telecomunicații.

În lipsa autorizării activității principale/secundare conform codificării CAEN care să corespundă obiectului contractului "Achiziționare sistem de bilete integrat pentru calatori e-Ticketing", autoritatea contractantă, era obligată să considere oferta depusă de BMC TRUCK & BUS SA ca fiind inacceptabilă și neconformă.

Astfel, raportat la prevederile art. 137 alin. (2) lit. b) din HG nr. 395/2016, contestatoarea apreciază că această verificare nu s-a făcut cu rigurozitatea impusă de legislația în domeniu și, pe cale de consecință, activitatea principală/secundară pe care o desfășoară ofertantul declarat câștigător conform codificării CAEN și certificatului constatator, nu corespunde obiectului contractului și nu este autorizată conform art. 15 din Legea nr. 359/2004.

De asemenea, nici terțul susținător ZTE SMART AUTO CO., LTD, conform angajamentului ferm, procesului verbal de analiză a documentelor doveditoare DUAЕ nr. 3751/25.03.2021 nu a dovedit că activitatea principală/secundară pe care o desfășoară este conformă codificării CAEN și că obiectul de activitate corespunde obiectului principal și secundar al contractului, practic încălcându-se prevederile de la Cap. III.1.1 lit. b din fișa de date și notele 1, 2 și 3 din capitolul respectiv (pg. 5).

Astfel, față de prevederile legale decizia comisiei de evaluare este vădit nelegală atât sub aspectul aprecierii eronate a documentelor/clarificărilor furnizate de ofertantul declarat câștigător, cât și sub aspectul aplicării greșite a prevederilor legale ori chiar a nesocotirii acestora.

II. Lipsa documentației de omologare a autobuzului ofertat și a cerințelor privind asigurarea conformității cu documentele de standardizare.

Având în vedere cerințele din caietul de sarcini de la punctul 1.4 "în situația în care producătorul provine din afara Uniunii Europene, autobuzele electrice ofertate trebuie să dețină omologarea eliberată de autoritățile competente dintr-un stat membru al UE, de la punctul 1.5" Autobuzele electrice vor fi realizate în conformitate cu documentele de standardizare în vigoare, cu reglementările naționale și internaționale privind condițiile tehnice care trebuie îndeplinite de autovehiculele rutiere, pentru a putea circula pe drumurile publice din România, precum și mențiunea autorității contractante din procesul verbal privind evaluarea conformității ofertei tehnice depuse de BMC TRUCK & BUS SA nr. 598/04.02.2021 pag. 3, pct.1.5 "Decizia asupra conformității se va lua după analiza răspunsului la clarificări", până la data depunerii ofertei, ofertantul declarat câștigător nu a făcut dovada deținerii omologării eliberate de autoritățile competente dintr-un stat membru al UE, și nici a conformității autobuzului ofertat (tip, variantă și marcă) cu documentele de standardizare în vigoare, cu reglementările naționale și internaționale conform solicitărilor din caietul de sarcini.

În consecință, ofertantul BMC TRUCK & BUS SA a fost "declarat câștigător" cu încălcarea dispozițiilor art.133 alin. (2) din HG nr. 395/2016 comisia de evaluare având obligația de a respinge ca neconformă oferta acestuia deoarece nu a satisfăcut în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini.

III. Lipsa experților tehnici cheie și a experienței specifice

Având în vedere solicitarea din caietul de sarcini - 9.1. Asigurarea personalului calificat "Pentru realizarea activităților în cadrul contractului, Autoritatea Contractantă anticipează că sunt necesare anumite domenii de expertiză, respectiv personalul și experții cheie indicați în tabelul următor:

| Categorie de profesii/domeniu al specializării | Cerința privind calificarea profesională | Experiența specifică | Număr de experți |
|---|---|---|------------------|
| Personal calificat cu atestare profesională în reparații/întreținerea autobuzelor electrice | Certificat atestare/calificare profesională în domeniul auto | Minim 2 ani experiență specifică în domeniul reparații/întreținerea autobuzelor | 2 |
| Expert montaj sisteme integrate inteligente de transport | Studii superioare în specializarea mecatronică / electronică aplicată Certificare în domeniul Sisteme Avansate pentru Transport, | Participarea la minim un contract ce a presupus furnizarea de servicii și produse pentru produse similare (sisteme e-ticketing pentru | 1 |

| | | | |
|--|--|--|---|
| | <i>dovedite prin cursuri, specializări, diplome</i> | <i>transport public la nivelul unor orașe)</i> | |
| <i>Expert testare sisteme integrate inteligente de transport</i> | <ul style="list-style-type: none"> - Studii superioare în specializarea mecatronică/electronică aplicată - Certificare în domeniul Sisteme Avansate pentru Transport dovedite prin cursuri, specializări, diplome sau echivalent | <ul style="list-style-type: none"> - participarea la minim un contract ce a presupus furnizarea de servicii și produse pentru sisteme similare (sisteme e-ticketing pentru transport public la nivelul unor orașe) - participarea la minim un contract ce a presupus operarea / mentenanța de sisteme similare (sisteme e-ticketing pentru transport | 1 |
| <i>Expert instalații electrice</i> | <ul style="list-style-type: none"> - Studii superioare - Certificare în domeniul instalării sistemelor fotovoltaice dovedite prin cursuri, specializări, diplome | <ul style="list-style-type: none"> - participarea la minim un contract ce a presupus furnizarea de servicii și produse pentru sisteme similare (sisteme pentru transport, independente energetic la nivelul unor orașe) | 1 |

răspunsul nr. 8 din răspunsul consolidat la clarificări nr. 11336/25.09.2020".

Solicitarea de clarificare nr. 8: "Referitor la personalul nominalizat în capitolul 9.1 vă rugăm să confirmați că pe lângă prezentarea CV-ului și a declarației de disponibilitate este suficientă prezentarea de recomandări pentru a dovedi experiența specifică minimă solicitată".

Răspuns nr. 8: Se acceptă ca pentru personalul care va fi nominalizat, să se prezinte recomandări pentru a dovedi experiența specifică minimă solicitată, cu respectarea cerințelor cuprinse la capitolul 9.1 al caietului de sarcini,

faptul că ofertantul BMC TRUCK & BUS SA nu a putut demonstra că activitatea principală/secundară pe care o desfășoară autorizat conform codificării CAEN corespunde obiectului contractului așa cum rezultă din Certificatul constatator, precum și faptul ca ofertantul declarat câștigător

nu a putut prezenta până la data limită de depunere a ofertei documentele solicitate privind studiile și experiența specifică a personalului și experților cheie solicitați impunea comisiei de evaluare obligația de a respinge oferta ca neconformă, în condițiile art. 215 alin. (5).

Astfel, ofertantul BMC TRUCK & BUS SA nu a putut prezenta până la data limită de depunere a ofertei:

1. Dovada că Expertul montaj sisteme integrate inteligente de transport propus deține - Studii superioare în specializarea mecatronică/electronică aplicată și Certificare în domeniul Sisteme avansate pentru transport, dovedite prin cursuri, specializări, diplome, precum și recomandarea că a participat la minim 1 contract ce a presupus furnizarea de servicii și produse pentru sisteme similar (sisteme e-ticketing pentru transport public la nivelul unor orașe).

2. Dovada că Expertul testare sisteme integrate inteligente de transport propus, deține studii superioare în specializarea mecatronică/electronică aplicată și Certificare în domeniul sisteme avansate pentru transport dovedite prin cursuri, specializări, diplome sau echivalent, precum și recomandările că a participat la minim 1 contract ce a presupus furnizarea de servicii și produse pentru sisteme similar (sisteme e-ticketing pentru transport public la nivelul unor orașe) și la minimum 1 contract ce a presupus operarea/ mentenanța de sisteme similar (sisteme e-ticketing pentru transport public la nivelul unor orașe).

3. Dovada că Expertul instalații electrice propus, deține Studii superioare și Certificare în domeniul instalării sistemelor fotovoltaice dovedite prin cursuri, specializări, diplome, precum și recomandarea că a participat la minim 1 contract ce a presupus furnizarea de servicii și produse pentru sisteme similar (sisteme pentru transport independente energetic la nivelul unor orașe).

Astfel, personalul cheie solicitat de autoritatea contractanta va realiza efectiv activitățile care fac obiectul contractului ce urmează a fi atribuit și se referă la experții/personalul-cheie ce răspund de realizarea efectivă a proceselor de execuție aferente implementării respectivului contract, calificarea, experiența profesională și/sau modul de organizare influențând, în mod direct, calitatea rezultatului ce trebuie atins prin contractul în cauză *"Achiziționare autobuze pentru transport public urban și sistem de bilete integrat pentru călători e-Ticketing"*.

Mai mult decât atât, autoritatea contractantă a considerat că existența certificării specifice nu este suficientă pentru a demonstra că respectivul expert are capacitatea de a îndeplini activitățile aferente din viitorul contract, datorită complexității ridicate și a impus prin caietul de sarcini și cerințe referitoare la experiența profesională a expertului/specialistului în cauză, ce trebuiesc îndeplinite la momentul evaluării ofertei tehnice.

În consecință, față de prevederile legale, decizia comisiei de evaluare este vădit nelegală atât sub aspectul aprecierii eronate a documentelor/clarificărilor furnizate de BMC TRUCK & BUS SA cu privire la personalul cheie/experti solicitați la punctul 9 din caietul de sarcini, cât și

sub aspectul aplicării greșite a prevederilor legale ori chiar a nesocotirii acestora, fapte confirmate de procesul verbal privind evaluarea conformității ofertei tehnice depuse de BMC TRUCK & BUS SA nr. 1598/04.02.2021 pag 13, pct.9 "Decizia asupra conformității se va lua după analiza răspunsului la clarificări".

Astfel că decizia luată de autoritate nu doar că viciază obligația acesteia de a asigura un caracter legal al procedurii și al deciziilor luate în evaluarea ofertelor, dar aduce atingere principiilor tratamentului egal și nediscriminatoriu între ofertanți, prin raportare la natura juridică și gravitatea situațiilor de fapt constatate.

De asemenea, având în vedere că ofertantul BMC TRUCK & BUS SA nu s-a asociat în prezenta procedură și nici nu a subcontractat parte din contractul de achiziție publică, nu poate face aplicarea dispozițiilor art. 51 alin. (1) din HG nr. 395/2016.

În concluzie, ofertantul BMC TRUCK & BUS SA a fost "declarat câștigător" cu încălcarea dispozițiilor art. 215 alin. 5) din Legea nr. 98/2016.

IV. Lipsa autonomiei minim solicitate, a autobuzelor electrice.

Având în vedere caietul de sarcini C.4. Caracteristici tehnice generale ale agregatelor, subansamblurilor și ale componentelor "Este necesar ca autobuzele electrice să ofere o autonomie de transport de minim 200 km între două încărcări succesive, la o viteză medie de deplasare de 20 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire /încălzire și încărcare maximă de pasageri. Pentru a demonstra autonomia, ofertantul va prezenta testul standardizat tip SORT 2 din care să reiasă consumul de energie exprimat în kWh/100km, precum și faptul că metodologia de testare SORT (Anexa A Sheet 2 -Configurare Vehicul, punctul 1.3,1.4 și 1.5) prevede că testarea nu se realizează în condiții de încărcare maximă și nici cu sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) pornit, ofertantul BMC TRUCK & BUS SA nu putea demonstra doar în baza testului SORT 2 că are o autonomie de minim 200 Km, fără să țină cont de consumul suplimentar generat de condițiile solicitate prin caietul de sarcini.

Astfel, comisia de evaluare avea obligația de a solicita ofertantului BMC TRUCK & BUS SA mijloace de probă adecvate (documente, rapoarte ale producătorului autobuzelor) care să ateste faptul că autonomia de transport ofertată între două încărcări succesive, la o viteză medie de deplasare de 20 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri este de minim 200 Km.

Având în vedere literatura de specialitate, nu toată energia din acumulator poate fi utilizată. Descărcarea bateriei sub 10%-20% reduce considerabil durata de viață a acesteia. Astfel, un sistem de baterii are 80% capacitate utilizabilă din totalul declarat.

Mai mult, la determinarea capacității de stocare a bateriei, pentru evitarea unui nivel de încărcare (SOC - State Of Charge) prea scăzut, se stabilește un prag al acestuia în scopul asigurării fiabilității și stabilității performanțelor bateriei, precum și efectuării unui program de transport eficient (evitarea blocării autobuzelor în trafic). Pragul minim acceptat pentru nivelul de încărcare (SOC) este, în mod uzual, de 10%.

În urma acestei strategii, bateria este protejată împotriva descărcării excesive, iar autobuzul nu va fi blocat din cauza unei baterii complet epuizate.

În altă ordine de idei, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri, consumul autobuzelor electrice înregistrează o creștere de aprox. 20-40 % față de rezultatele obținute în condiții SORT.

Având în vedere că autobuzele electrice din tipodimensiunea corespunzătoare prezentei proceduri sunt echipate în mod uzual cu baterii de capacități cuprinse între 160- 230 KW, autonomia de min. 200 km oferită de către BMC TRUCK & BUS SA este imposibil de susținut cu un consum de 0,9490 l/100km așa cum rezultă din constatările comisiei de evaluare din raportul procedurii- "Pentru factorul de evaluare P2- Consumul mediu de energie, oferta a obținut 12,25".

În concluzie, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri, autonomia autobuzelor electrice oferite de BMC TRUCK & BUS SA cu un consum de 0,9490 l/100 km se poate încadra într-o autonomie de 117 -167 km .

Mai mult decât atât, comisia de evaluare pentru a asigura conformitatea ofertei BMC TRUCK & BUS SA, în cadrul procesului verbal privind evaluarea conformității ofertei tehnice depuse de BMC TRUCK & BUS SA nr. 1598/04.02.2021, a modificat condițiile impuse astfel: "Este necesar ca autobuzele electrice să ofere o autonomie de transport de minim 200 km între două încărcări succesive, la o viteză medie de deplasare" înlăturând cerințele importante care nu au putut fi demonstrate "în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire /încălzire și încărcare maximă de pasageri".

În consecință această acțiune de "verificare necorespunzătoare" a propunerii tehnice a ofertantului BMC TRUCK & BUS a conferit acestuia premisele ofertei unui preț nereserios și implicit a furnizării unor produse neconforme.

V. Analizarea cu superficialitate a faptului că prețul oferit de operatorul declarat câștigător este neobișnuit de scăzut/nereserios în raport cu ce urmează să fie livrat/executat, mai ales că autoritatea contractantă nu a solicitat clarificări suplimentare.

În fapt, chiar dacă inițial autoritatea contractantă creează o aparentă stare de legalitate, conform procesului verbal privind evaluarea conformității propunerii financiare cu prevederile caietului de sarcini nr.

3360/16.03.2021, în realitate, fără o minimă verificare, consideră că prețul reprezentând 78,06% din valoarea estimată (6.525.000,00 lei fără TVA), oferat de BMC TRUCK & BUS SA asigură îndeplinirea contractului la parametrii cantitativi și calitativi solicitați prin caietul de sarcini.

Autoritatea contractantă a urmărit să se achite în mod formal de obligația de a solicita clarificări, atâta vreme cât niciunde în dosarul cauzei nu se regăsește vreun înscris în care să fie consemnată analiza comisiei de evaluare vizavi de justificarea prețului aparent neobișnuit de scăzut.

Prin urmare, autoritatea contractantă nu a realizat evaluarea prețului oferat în mod corect și conform cu legea în vigoare, fiind evident că prețul propus de ofertantul desemnat câștigător nu poate fi în realitate, justificat, având în vedere faptul că obiectul contractului este unul deosebit de complex și nu se poate asigura îndeplinirea lui la parametrii cantitativi și calitativi solicitați prin caietul de sarcini, nefiind suficientă prezentarea structurii de preț, ci era necesar ca autoritatea contractantă să-i fi solicitat în mod expres ofertantului prezentarea documentelor probatoare și să le verifice.

Totodată, simpla susținere a ofertantului, fără documente edificatoare în acest sens, nu demonstrează că ofertantul BMC TRUCK & BUS SA poate angaja și planifica resursele umane și financiare care să susțină realitatea prețului oferat, în lipsa unor justificări concludente asupra fundamentării prețului.

Nerespectarea prevederilor legale de către autoritatea contractantă, nesolicitând clarificări a condus la încălcarea prevederilor art. 187 alin. (1) din Legea nr. 98/2016.

În plus, autoritatea contractantă a efectuat o evaluare superficială a ofertelor, fără o analiză profundă a propunerilor tehnice și financiare contrar prevederilor art. 137 alin. (1) lit. (1) din HG nr. 395/2016.

Potrivit prevederilor art. 137 alin. (3) din HG nr. 395/2016 o ofertă este considerată neconformă în condițiile art. 215 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, dacă nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini, respectiv dacă propunerea financiară nu este corelată cu elementele propunerii tehnice, situație care ar putea conduce la o executare defectuoasă a contractului.

În condițiile în care propunerea financiară este elaborată fără a avea în vedere toate costurile pe care le implică cerințele documentației de atribuire, este evident că ofertantul BMC TRUCK & BUS SA, pentru a se încadra în propunerea financiară oferată (78,06% din valoarea estimată), a viciat rezultatul procedurii prin ofertarea unor prețuri nesustenabile care nu sunt rezultatul liberei concurențe sau care nu pot fi justificate decât în baza unei simple decizii comerciale.

În consecință, contestatoarea apreciază că autoritatea contractantă, în mod nelegal, a declarat oferta depusă de BMC TRUCK & BUS SA ca fiind admisibilă, analizând cu superficialitate propunerea financiară fără o fundamentare economică concretă și corectă și fără a demonstra aceste aspecte cu vreun mijloc de probă, invocând în acest sens decizia CNSC nr. 1853/C11/1958,1968 din 08.10.2020.

Raționamentul de mai sus se regăsește și în cadrul hotărârilor pronunțate de Curtea de Apel București nr. 3926/2016, nr. 5192/2016 și nr. 4533/2017 și de Curtea de Apel Timișoara nr. 3638/28.10.2016, prin care au fost menținute deciziile pronunțate de CNSC precum și în hotărârea nr. 1294/2019 pronunțată de Curtea de Apel Timișoara.

Autoritatea contractantă a transmis punctul de vedere nr. 4306/07.04.2021, înregistrat la Consiliu sub nr. 19126/08.04.2021 cu privire la contestația formulată de către SC ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL precum și documentele necesare soluționării cauzei înregistrate la Consiliu sub nr. 18875/12.04.2021.

În opinia autorității contractante, contestatorul susține în mod eronat și nejustificat că activitatea principală și activitățile secundare pe care le desfășoară ofertantul declarat câștigător și terțul ofertant al acestuia, nu corespund obiectului contractului.

Obiectul contractului este: Furnizare 3 autobuze electrice noi, de dimensiuni medii, dotate cu stații de încărcare lentă (3 bucăți) și sistem de bilete integrat pentru călători e-ticketing.

Comisia a evaluat capacitatea de exercitare a activității profesionale a ofertantului situat pe primul loc în raport cu obiectul contractului menționat, considerând că activitatea autorizată conform art. 15 din Legea nr. 359/2004, și anume 4519 - Comerț cu alte autovehicule este acoperitoare pentru întregul obiect al contractului. În lista codurilor CAEN - rev 2 publicată de Institutul Național de Statistică nu există un CAEN clar care să poată fi asociat furnizării unui "sistem de bilete integrat pentru călători e-ticketing".

Afirmația contestatorului, conform căreia pentru îndeplinirea cerinței privind autorizarea furnizării sistemului de bilete integrat pentru călători e-ticketing ofertantul trebuia să dețină autorizare pentru cel puțin una dintre activitățile: CAEN 4741 - Comerț cu amănuntul al calculatoarelor, unităților periferice și software-ului în magazine specializate; CAEN 4742 - Comerț cu amănuntul al echipamentului pentru telecomunicații în magazine specializate; CAEN 4651 - Comerț cu ridicata al calculatoarelor, echipamentelor periferice și software-ului; CAEN 4652 - Comerț cu ridicata de componente și echipamente electronice și de telecomunicat este în opinia autorității contractante complet eronată.

În acest sens, autoritatea contractantă prezintă extras din Structura și notele explicative aferente codurilor CAEN Rev,2 de pe site-ul Oficiului Național al Registrului Comerțului (<https://www.onrc.ro/index.php/ro/caen>) pentru cele 4 CAEN-uri.

| CAEN | Activități incluse clasă: | Activități excluse clasă: |
|---|--|---|
| CAEN 4741 Comerț cu amănuntul al calculatoarelor, unităților periferice și software-ului în magazine specializate | -vânzarea cu amănuntul a calculatoarelor -vânzarea cu amănuntul a echipamentelor periferice pentru calculatoare -vânzarea cu amănuntul a consolelor pentru jocuri video -vânzarea cu amănuntul a software-ului de utilizare | -vânzarea cu amănuntul a discurilor și benzilor neînregistrate, vezi 4763 |

| | | |
|---|--|--|
| | generală, inclusiv al jocurilor video | |
| CAEN 4742 Comerț cu amănuntul al echipamentului pentru telecomunicații în magazine specializate | - | - |
| 4651 Comerț cu ridicata al calculatoarelor, echipamentelor periferice și software-ului | - comerțul cu ridicata al calculatoarelor și echipamentelor periferice comerțul cu ridicata al software-ului | comerțul cu ridicata al componentelor electronice, vezi 4652 -comerțul cu ridicata al echipamentelor de birou (exceptând calculatoarele și echipamentele periferice), vezi 4666 |
| 4652 Comerț cu ridicata de componente și echipamente electronice și de telecomunicații | - comerțul cu ridicata al lămpilor și tuburilor electronice - comerțul cu ridicata al dispozitivelor semiconductoare - comerțul cu ridicata al microcipurilor și circuitelor integrate - comerțul cu ridicata al circuitelor imprimate - comerțul cu ridicata al casetelor audio și video neînregistrate, al dischetelor, al discurilor magnetice și optice (CD-uri, DVD-uri) comerțul cu ridicata al echipamentelor telefonice și de comunicații | - comerțul cu ridicata al casetelor audio și video înregistrate, CD-urilor și DVD-uri lor înregistrate, vezi 4643 comerțul cu ridicata al calculatoarelor și echipamentelor periferice, vezi 4651 |

Se observă că niciuna dintre clasele CAEN indicate de către contestator nu include activități care să fie compatibile sau apropiate cu furnizarea sistemului de bilete integrat pentru călători e-ticketing. De asemenea, nu există în tot nomenclatorul CAEN un cod care să includă în mod distinctiv și clar furnizarea de sisteme de bilete integrate pentru călători de tip e-ticketing. Așa cum rezultă și din caietul de sarcini aferent procedurii, acest sistem este unul secundar obiectului principal al achiziției - cel de furnizare de autobuze destinate transportului public, autoritatea contractantă considerând îndeplinită cerința de către ofertant prin demonstrarea activității autorizate de comerț cu alte autovehicule (4519).

De asemenea, intenția contestatorului de a induce în eroare Consiliul prin afirmații neadevărate și fără temei, reiese și din afirmația conform căreia sistemul de bilete integrat pentru călători e-ticketing ar avea o pondere de aproximativ 30-35 % din valoarea estimată a ofertei.

În fapt, obiectul contractului este unul singur (Achiziționare autobuze pentru transport public urban și sistem de bilete integrat pentru călători e-Ticketing), iar valoarea estimată (8.358.045,89 ron) prezentată în fișa de date a fost pentru acest obiect unitar, nu defalcată pe componente.

Deși afirmă că ponderea sistemului de e-ticketing este de 30-35 % din total, contestatorul însuși a prezentat o ofertă financiară în care

ponderea respectivă a fost de 11,48 %. Acest fapt dovedește odată în plus lipsa de temeinicie a celor afirmate de contestator.

Privind activitățile autorizate ale terțului susținător ZTE Smart Auto Co. Ltd., conform Statutului societății prezentat în traducere autorizată din limba chineză în cadrul documentelor depuse și analizate de autoritatea contractantă, se regăsesc și următoarele:

- Dezvoltarea, producția și comercializarea de piese componente pentru autovehicule de călători și șasiuri autovehicule de călători;
- Dezvoltarea, cercetarea, producția, comercializarea și furnizarea de servicii post-vânzare pentru autovehicule, mașini electrice și piese componente, matrițe autovehicule și anexe aferente, instalații electronice pentru autovehicule;
- Producția și comercializarea de stații de încărcare / înlocuire baterii pe bază de energie nouă și echipamente de încărcare / înlocuire baterii și instalații aferente de verificare.

Astfel, autoritatea contractantă a considerat în mod corect că ofertantul a îndeplinit cerințele privind III.1 .1 .b) Capacitatea de exercitare a activității profesionale din fișa de date.

Nota 3 din secțiunea III.1.1.b) a fișei de date precizează: *"Pentru îndeplinirea cerinței este suficient ca obiectul de activitate al fiecărui terț susținător/subcontractant să fie în concordanță cu partea din contract pe care o va realiza"*.

Acest fapt demonstrează lipsa de temeinicie a celor susținute de către contestator privind nedovedirea faptului că terțul susținător nu a dovedit îndeplinirea cerințelor privind capacitatea de exercitare a activității profesionale.

II. În ceea ce privește critica contesatoarei conform căreia ofertantul BMC TRUCK & BUS *"până la data depunerii ofertei nu a făcut dovada deținerii omologării eliberate de autoritățile competente dintr-un stat membru al UE, și nici a conformității autobuzului ofertat (tip, varianta și marca) cu documentele de standardizare în vigoare, cu reglementările naționale și internaționale conform solicitărilor din caietul de sarcini"*, în opinia autorității contractante este eronată și nejustificată.

Astfel, comisia a evaluat documentele din oferta tehnică depuse de ofertant și a constatat că acesta a prezentat:

- Certificat de omologare europeană de tip conform Directivei 2007/46/CE, emis de Ministerul Industriei, Comerțului și Turismului, Direcția generală pentru industrie și pentru întreprinderi mici și mijlocii, Sub-direcția generală de calitate și securitate industrială din Spania, Raport nr. CN20040727 întocmit de serviciul tehnic IDIADA în data 20/08/2020, Numărul omologării CE de tip: e9*2007/46*6899*00 - paginile 208-258 din oferta tehnică,

- Certificat de conformitate emis de producătorul Zonson Smart Auto Corporation - paginile 259-264 din oferta tehnică.

Se demonstrează astfel corectitudinea evaluării tehnice și lipsa de temeinicie a celor susținute de contestator.

III. În ceea ce privește critica contestatoarei privind lipsa experților tehnici cheie și a experienței specifice, autoritatea contractantă menționează că a evaluat documentele din oferta tehnică și a solicitat clarificări ofertantului pentru a indica alocarea experților propuși pe categoriile de profesii impuse în caietul de sarcini precum și pentru a prezenta documente care să ateste îndeplinirea tuturor cerințelor privind calificarea profesională și experiența specifică solicitate în caietul de sarcini.

În urma analizei răspunsului ofertantului și a documentelor depuse de acesta în cadrul ofertei, autoritatea contractantă a constatat că experții nominalizați de ofertant îndeplinesc cerințele solicitate astfel:

Expert montaj sisteme integrate inteligente de transport propus: Celestin Drăgănescu.

- Diplomă de inginer în specializarea Automatică și Informatică aplicată;

- Certificat emis de Thoreb A.B. care atestă absolvirea de către expert a programului de pregătire "Advance ITS Systems for Public Transport" - Sisteme avansate ITS pentru transportul public;

- Scrisoare de recomandare care atestă participarea expertului în contractul nr. C83- 154/03.03.2016 având ca obiect furnizarea unui "Sistem electronic integrat e-Ticketing"

Expertul testare sisteme integrate inteligente de transport propus: Claudiu Moiseanu.

- Diplomă de inginer în specializarea Ingineria transporturilor și a traficului;

- Certificat emis de Metroul S.A. care atestă absolvirea de către expert a cursului de pregătire "Traffic Management and Urban Planning" - Managementul traficului și planificarea urbană;

- Certificat emis de Thoreb A.B. care atestă absolvirea de către expert a programului de pregătire "Advance ITS Systems for Public Transport" - Sisteme avansate ITS pentru transportul public;

- Scrisoare de recomandare care atestă participarea expertului în 2 contracte ce au presupus furnizarea de servicii și produse pentru sisteme similare și operarea/ mentenanța de sisteme similare (sisteme e-ticketing pentru transport public la nivelul unor orașe) emisă de S.C. Tursib S.A.;

- Scrisoare de recomandare care atestă participarea expertului în mai multe contracte succesive ce au presupus furnizarea de servicii și produse pentru sisteme similare și operarea/ mentenanța de sisteme similare (sisteme e-ticketing pentru transport public la nivelul unor orașe) emisă de Compania de Transport Public Cluj Napoca SA;

- Scrisoare de recomandare care atestă participarea expertului în mai multe contracte succesive ce au presupus furnizarea de servicii și produse pentru sisteme similare și operarea/ mentenanța de sisteme similare (sisteme e-ticketing pentru transport public la nivelul unor orașe) emisă de STB București;

Expert instalații electrice propus: Mihai Aurelian Hanek

- Expert instalații electrice: Mihai Aurelian Hanek

- Diplomă de inginer;
- Certificat de absolvire program de specializare pentru ocupația Instalator pt. sisteme fotovoltaice solare;

- Declarație a expertului ca a realizat următoarele lucrări în domeniul energiilor regenerabile: 2017 - Proiectare și execuție centrală PV 0.5 MWp Agigea; 2018-2019 - Mentenanță Centrală PV 0.5 MWp Agigea; 2020 - Centrala PV Prosumator 10 KWp DodiPlast Pitești; 2020 - Proiectat și supervizat instalații fotovoltaice în programul AFM Casa verde fotovoltaice cu puteri instalate cuprinse între 3 și 12 kWp.

În caietul de sarcini s-a precizat clar că pentru realizarea activităților în cadrul contractului, autoritatea contractantă a anticipat numai care sunt domeniile de expertiză necesare pentru personalul și experții cheie și că contractantul va purta întreaga responsabilitate pentru îndeplinirea corectă și licită a activităților presupuse de contract, motiv pentru care numărul de personal, multiplele calificări educaționale și/sau profesionale, abilitățile și experiența profesională au fost la latitudinea ofertanților.

Rezultă astfel că autoritatea contractantă a evaluat pertinent și în acord cu cerințele caietului de sarcini modalitatea de îndeplinire de către ofertantul BMC TRUCK & BUS, a cerințelor privind Asigurarea personalului calificat, aplicând principiile tratamentului egal și nediscriminatoriu între ofertanți.

IV. Cu privire la critica contestatoarei privind lipsa autonomiei minim solicitate a autobuzelor electrice, autoritatea contractantă afirmă că a evaluat îndeplinirea cerinței privind autonomia, în urma evaluării documentelor depuse la oferta tehnică, din care s-au constatat următoarele:

- în cadrul ofertei tehnice, pagina 24, ofertantul BMC TRUCK & BUS a declarat: *"Autobuzele electrice oferă o autonomie de transport mai mare de 200 km între două încărcări succesive, la o viteză medie de deplasare de 20 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de racire/încălzire și încărcare maximă de pasageri"*.

- în cadrul ofertei tehnice - paginile 381-421, ofertantul BMC TRUCK & BUS a prezentat Raport Test Sort 2 din care rezultă următoarele:

- condițiile tehnice în care a fost desfășurat testul SORT 2;
- protocolul de testare SORT 2;
- consumul de electricitate pe kilometru SORT 2: 0,949 kWh/km;
- energia de la încărcător la bateriile vehiculului: 192,7 kWh;
- distanța parcursă SORT 2: 203,0 km.

De aici rezultă:

- consumul de energie exprimat în kWh/100 km: 94,9 kWh/km;
- autonomia între două încărcări succesive: 203,0 km.

Autoritatea a făcut evaluarea conform celor impuse inițial în caietul de sarcini, adică pe baza informațiilor extrase din testul standardizat tip SORT 2.

În cazul în care contestatorul ar fi remarcat neconcordanțe în cerințele caietului de sarcini privind modul de evaluare a autonomiei

autobuzului, conform celor afirmate, avea posibilitatea de a solicita clarificări și îndreptări ale documentației de atribuire în perioada de 20 de zile anterioară datei limită de depunere a ofertelor/candidaturilor.

A reveni acum cu aspecte subiective legate de modul în care autoritatea contractantă ar fi trebuit să facă evaluarea autonomiei (solicitarea de mijloace de probă pe care contestatorul le consideră "adecvate": documente, rapoarte ale producătorului autobuzelor, experiența producătorilor de autobuze), excede cadrul în care autoritatea contractantă ar face evaluarea, adică în mod corect și obiectiv, pe baza documentelor solicitate în documentația de atribuire.

De asemenea, ofertantul afirmă în mod total tendențios că: *«pentru a asigura conformitatea ofertei BMC TRUCK & BUS SA, în cadrul procesului verbal privind evaluarea conformității ofertei tehnice depuse de BMC TRUCK & BUS SA nr. 1598/04.02.2021, pag. 6 a modificat condițiile impuse astfel: "Este necesar ca autobuzele electrice să ofere o autonomie de transport de minim 200 km între două încărcări succesive, la o viteză medie de deplasare" înlăturând cerințele importante care nu au putut fi demonstrate în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri"».*

Autoritatea contractantă menționează faptul că tabelul de verificare a corespondenței dintre criteriile impuse în caietul de sarcini și cele ofertate, tabel din raportul 1598 din 04.02.2021, sunt prezentate în mod simplificat cerințele și răspunsurile, însă acest fapt nu înseamnă că autoritatea nu a evaluat în integralitate îndeplinirea cerințelor.

Astfel, în tabelul invocat, ultimul rând al coloanei "I. Autobuze electrice noi, de dimensiuni medii, dotate cu stații de încărcare lentă (3 bucăți). C. CONDIȚII TEHNICE DE CALITATE" specifică: "Toate celelalte condiții impuse în secțiunea C. Condiții tehnice de calitate a caietului de sarcini: Da, asumate de ofertant", ceea ce demonstrează că autoritatea a evaluat complet și corect îndeplinirea tuturor cerințelor, și nu în mod "necorespunzător" și părtinitor așa cum în mod tendențios afirmă contestatorul. Toate alegațiile contestatorului sunt fără temei, nu se sprijină pe dovezi sau documente, fiind îndreptate în mod subiectiv către îngrădirea liberei concurențe.

VI. În ceea ce privește critica contestatoarei, conform căreia în cadrul evaluării financiare analizarea prețului ofertat s-a realizat cu superficialitate și că este neobișnuit de scăzut / neresos în raport cu ce urmează a fi livrat / executat în mod total arbitrar, comisia de evaluare avea obligația de a solicita justificarea prețului ofertat numai în situația în care propunerea financiară ar fi fost aparent neobișnuit de scăzută în raport cu produsele care constituie obiectul contractului de achiziție publică.

Având în vedere cele precizate anterior, autoritatea contractantă solicită menținerea deciziei în forma actuală, continuarea procedurii de atribuire și respingerea netemeinică și nefondată contestația formulată de către contestatorul Anadolu Automobil Rom SRL.

Prin adresa nr. 99/14.04.2021, înregistrată la Consiliu sub nr. 19416/14.04.2021, SC BMC TRUCK & BUS SA, în calitate de operator economic declarat câștigător în cadrul procedurii de atribuire antemenționată, formulează cerere de intervenție voluntară accesorie, în care solicită respingerea contestației formulată de către SC ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL ca nefondată.

I. Cu privire la critica privind încălcarea dispozițiilor articolului 173 alin. (1) din Legea nr. 98/2016 coroborat cu faptul că activitatea principală/secundară pe care o desfășoară ofertantul declarat câștigător conform codificării CAEN și Certificatului Constatator nu corespunde obiectului contractului, intervenienta susține că în mod cu totul neîntemeiat, ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL exagerează și extinde aplicarea prevederilor art. 173 alin (1) din Legea nr. 98/2016 la Codul CPV secundar 42991230-0 - Mașini de tipărit bilete (rev.2) înscris în fișa de date a achiziției.

Și aceasta deoarece art 173 alin. (1) din Legea nr. 98/2016 prevede în clar și expres numai următoarele: *"Autoritatea contractantă are dreptul de a solicita oricărui operator economic să prezinte documente relevante care să dovedească forma de înregistrare și după caz, de atestare ori apartenență din punct de vedere profesional, în conformitate cu cerințele legale din țara în care este stabilit operatorul economic"*.

Or, autoritatea contractanta și-a exercitat acest drept, dovadă fiind faptul că la dosarul achiziției se regăsește Certificatul Constatator nr. 209979/18.03.2021 eliberat de Oficiul Național al Registrului Comerțului care atestă faptul că SC BMC TRUCK & BUS SA este o societate legal constituită cu număr de ordine în Registrul Comerțului J23/190/2002, nu se află în niciuna din situațiile de anulare a constituirii și desfășoară activități care au legătură cu obiectului achiziției.

Cu alte cuvinte, având domeniul de activitate principal, COD CAEN 4519 - Comerț cu alte autovehicule - precum și activități secundare, astfel cum acestea sunt redate în Certificatul Constatator de la ONRC, SC BMC TRUCK & BUS SA activează pe piața vânzării de autovehicule încă din anul 2002, ducând la bun sfârșit mii de contracte în domeniul achizițiilor publice având ca obiect furnizarea de autovehicule, inclusiv autobuze cu sau fără sistem de e ticketing.

În opinia intervenientei este o încercare a contestatoarei de a induce în eroare CNSC și autoritatea contractantă, obiectul procedurii constituindu-l "Achiziționarea de autobuze electrice pentru transportul public urban și sistem de bilete integrat pentru călători e-Ticketing".

Or, sistemul de bilete integrat pentru călători e-ticketing nu a reprezentat la prezenta procedură un lot aparte/separat de achiziția autobuzelor, nici nu era posibil, sistemul fiind în legătură tehnică directă cu autobuzele oferite.

Tocmai din acest motiv SC BMC TRUCK & BUS SA a ales să vină la prezenta procedură cu sprijinul terțului susținător, chiar fabricantul autobuzelor oferite, data fiind complexitatea achiziției.

Or, fabricantul autobuzelor marca Granton oferite este deținut tocmai de un gigant în domeniul telecomunicațiilor, ZTE CORPORATION, locul 4 în lume în domeniu.

Cu toate acestea, Anadolu Automobil a conchis că *"nici terțul susținător ZTE SMART AUTO nu a dovedit că activitatea principală /secundară pe care o desfășoară este conformă codificării CAEN și că obiectul de activitate corespunde obiectului principal și secundar al contractului"*

Pe lângă autorizarea de a vinde autovehicule, SC BMC TRUCK & BUS SA are în obiectul său de activitate "Fabricarea autovehiculelor de transport rutier (COD CAEN 2910)" ; Activități de inginerie și consultanță tehnică legate de acestea (COD CAEN 7112); Instalarea mașinilor și echipamentelor industriale (COD CAEN 3320), Intermedieri în comerțul cu mașini, echipamente industriale nave și avioane (COD CAEN 4614) etc, SC BMC TRUCK & BUS SA fiind totodată singurul producător de autobuze din România.

Mai mult, terțul său susținător este unul dintre cei mai mari și specializați producători de autobuze electrice din lume cu o capacitate de producție de 25.000 autobuze pe an.

1 . Autoritatea contractantă nu a solicitat în documentația de atribuire ca ofertanții să facă dovada deținerii unei autorizații atât pentru desfășurarea activității conform obiectului principal al contractului cât și pentru activitatea desfășurată conform obiectului complementar /secundar al contractului în conformitate cu prevederile art. 15 din Legea nr. 359/2004, respectiv autorizare pentru cel puțin o activitate din următoarele coduri CAEN :

" 4741 - Comerț cu amanunul al calculatoarelor, unităților periferice și software -ului în magazine specializate

4742 - Comerț cu amănuntul al echipamentelor pentru telecomunicații în magazine specializate

4651 - Comerț cu ridicata al calculatoarelor, echipamentelor periferice și software -ului

4652 - Comerț cu ridicata de componente și echipamente electronice și de telecomunicații", astfel cum susține contestatoarea. În fișa de date a achiziției, autoritatea contractantă nu a solicitat în mod expres autorizare conform cod CAEN 4741, 4742, 4651, 4652.

Adevărata solicitare a autorității contractante a fost următoarea:

"Ofertantul clasat pe primul loc după aplicarea criteriului de atribuire va prezenta, înainte de atribuirea contractului, la solicitarea autorității contractante, Certificatul Constatator emis de Registrul Comerțului de pe lângă Tribunalul Teritorial în integralitate, din care să rezulte că activitatea pe care o desfășoară conform codificării CAEN corespunde obiectului contractului, "fără a solicita autorizații pe cod CAEN 4741; 4742; 4651; 4652 cu atât mai mult cu cât Codul CPV secundar 42991230-0 - Mașini de tipărit bilete - nu se regăsește indicat expres în COD CAEN.

2. Obiectul achiziției îl constituie "Achiziționarea autobuze pentru transport public urban și sistem de bilete integrat pentru călători e -

TICKETING" - Cod CPV principal „Autobuze electrice, sistemul de bilete integrat pentru călători e ticketing" nu constituie un lot separat, acest sistem fiind în legătură cu autobuzele electrice oferite.

3. Domeniul de activitate al SC BMC TRUCK & BUS SA și terțului său susținător ZTE SMART AUTO CO este corespondent obiectului achiziției, dincolo de vânzători, fiind producători de autobuze, iar pentru că Anadolu nu a găsit coduri CAEN care în opinia sa s-ar potrivi codului secundar CPV42991230-0 -Mașini de tipărit bilete (rev. 2) , nu înseamnă că SC BMC TRUCK & BUS SA nu ar avea capacitatea profesională de a realiza activitățile ce fac obiectul contractului.

4. La dosarul achiziției se regăsește oferta tehnică SC BMC TRUCK & BUS SA conformă din toate punctele de vedere și dovedită de altfel cu documente justificative pentru autobuzele electrice oferite împreună cu sistemul de bilete integrat pentru călători e-ticketing date de către producătorii: ZTE SMART AUTO CO, Thoreb Information Systems SRL și Open Dev Software Development SRL.

Altfel spus, autobuzele electrice și sistemul de bilete integrat pentru călători e-Ticketing sunt achiziționate de BMC TRUCK & BUS SA de la producători autorizați și consacrați în domeniu, echiparea efectuându-se la producătorul autobuzelor și de către producătorul autobuzelor, respectiv terțul susținător ZTE SMART AUTO CO.

Mai mult, contestatoarea încearcă să inducă ideea faptului SC BMC TRUCK & BUS SA nu ar oferi licit produsele sale invocând prevederile art. 3 alin (1) lit. jj din Legea nr. 98/2016 or, documentele justificative de calificare prezentate indică desfășurarea unei activități perfect legale, licite.

II. Referitor la critica contestatoarei privind lipsa documentației de omologare a autobuzului oferit și a cerințelor privind asigurarea conformității cu documentele de standardizare, intervenienta menționează că autobuzele oferite, marca GRANTON tip GTZ6859BEVBF dețin omologare europeană de tip conform cu Directiva 2007/46/CE.

Omologarea a fost acordată de o autoritate competentă din Spania (e9), MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO, astfel cum se regăsesc documentele doveditoare în oferta tehnică la paginile 209-264.

În consecință, autobuzele marca Granton, contrar susținerilor mincinoase ale contestatoarei, dețin omologare de tip UE acordată de o autoritate competentă dintr-un stat membru al UE și sunt în conformitate cu documentele de standardizare în vigoare cu reglementările naționale și internaționale conform solicitărilor din caietul de sarcini.

III. Cu privire la critica referitoare la lipsa experților tehnici cheie și a experienței specifice, intervenienta susține că nu se întâlnesc Experți montaj sisteme integrate inteligente de transport și Experți testare sisteme integrate inteligente de transport cu studii superioare în specializarea mecatronică /electronică aplicată sau Experți instalații electrice cu studii în domeniul instalării sistemelor fotovoltaice la nivelul unei activități de comerț, de unde rezultă că Codul CPV secundar CPV 42991230-0 - Mașini

de tipărit bilete (rev. 2) are corespondență, de fapt, în Cod CAEN Instalarea mașinilor și echipamentelor industriale (COD CAEN 3320)".

Astfel de experți se regăsesc numai la nivelul producătorilor nu și al vânzătorilor.

Încă de la data depunerii ofertelor, SC BMC TRUCK & BUS SA a indicat numele specialiștilor implicați în producția echipamentelor, inclusiv specializarea acestora, autoritatea contractantă solicitând în plus prin clarificări doar să se precizeze repartizarea acestor specialiști conform cu tabelul de la pct 9.1, inclusiv dovezi suplimentare legate de experiența specialiștilor.

Oferta SC BMC TRUCK & BUS SA este conformă solicitărilor din caietul de sarcini punctul 9.1. *Asigurarea personalului calificat*, astfel cum este menționat în oferta tehnică paginile 128-129, cum este dovedit la paginile 321-334, inclusiv cum a fost completată urmare a solicitării de clarificări nr. 1612/04.02.2020 prin răspunsul nr. 36 din 15.02.2021.

Chiar și în condițiile în care, prin absurd SC BMC TRUCK & BUS SA nu ar fi îndeplinit întocmai cerințele din Tabelul 9.1, contestatoarea omite să indice faptul că la pagina 77 din caietul de sarcini s-a precizat:

"Contractantul va purta întreaga responsabilitate pentru îndeplinirea corectă și licită a activităților presupuse de prezentul contract, motiv pentru care numărul de personal, multiplele calificări educaționale și /sau profesionale, abilitățile și experiența profesională a acestuia rămân la latitudinea Contractantului".

Or, SC BMC TRUCK & BUS SA a oferit produsele la prezenta procedură având drept bază contracte de vânzare cumpărare ferme încheiate anterior depunerii ofertei cu producătorii echipamentelor în ceea ce privește producția și asigurarea serviciilor legate de aceste produse, dovada fiind prezența calificării reprezentanților producătorilor implicați în producția echipamentelor, altfel aceste calificări nu ar fi existat în ofertă.

IV. În ceea ce privește critica referitoare la lipsa autonomiei minim solicitate a autobuzelor electrice, intervenienta menționează că în oferta sa, la paginile 425 -427 se regăsește raportul de încercări efectuat de către producătorul autobuzului ofertat de natură a demonstra comisiei de licitație o autonomie de minim 200 km la o viteză medie de deplasare de 20 Km /ora în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare după caz și cu încărcare maximă de pasageri.

De asemenea în oferta tehnică, la paginile 546 - 549 este prezentat și calculul sistemului de încărcare al autobuzului, efectuat de fabricantul autobuzului de unde reiese autonomia mai mare de 200 km în condițiile solicitate în caietul de sarcini.

Rezultă în consecință că în stabilirea autonomiei, SC BMC TRUCK & BUS SA nu s-a raportat doar la testul SORT 2 cum în mod total nefondat susține contestatoarea.

V. Referitor la analiza cu superficialitate a faptului că prețul ofertat de operatorul declarat câștigător este neobișnuit de scăzut / nereserios în raport cu ce urmează să fie livrat / executat, intervenienta susține că prețul său este cât se poate de ferm și serios.

Faptul că SC BMC TRUCK & BUS SA are un preț mai redus decât Anadolu Automobil Rom SRL nu înseamnă ca prețul acesteia ar fi nereserios.

Atâta timp cât legea nu prevede un procent sub care prețul poate fi considerat nereserios și atâta timp cât oferta tehnică a SC BMC TRUCK & BUS SA a fost verificată și declarată conformă, comisia de evaluare a acționat la modul cât se poate de corect, nefiind obligată să solicite justificarea prețului.

Prin adresa nr. 111/22.04.2021, înregistrată la Consiliu sub nr. 21035/22.04.2021, SC ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL formulează concluzii scrise ca urmare a cererii de intervenție formulată de către SC BMC TRUCK & BUS SA, a punctului de vedere emis de către autoritatea contractantă și a studierii dosarului cauzei, prin care reiterează cele solicitate în cadrul contestației și de asemenea respingerea cererii de intervenție.

I. Referitor la activitatea principală/secundară pe care o desfășoară ofertantul declarat câștigător conform codificării CAEN și certificatului constatator care nu corespunde obiectului contractului, contestatoarea menționează că chiar dacă autoritatea contractantă prin punctul de vedere nr. 4306/07.04.2021 și intervenientul prin cererea de intervenție consideră *"îndeplinită cerința de către ofertant prin demonstrarea activității autorizate de comerț cu alte autovehicule (4519), respectiv că ofertantul a îndeplinit cerințele privind III.1 .b) Capacitatea de exercitare a activității profesionale din fișa de date"* în realitate, conform procesului verbal de analiză a documentelor doveditoare DUAE nr. 3751 din 25.03.2021 și certificatului constatator prezentat nr. 209979/18.03.2021, în mod eronat, autoritatea contractantă a considerat îndeplinită cerința respectivă deoarece codul CAEN: 4519 Comerț cu alte autovehicule, nu corespunde și obiectului *complementar/secundar al contractului* - Achiziționare sistem de bilete integrat pentru călători e-Ticketing, Coduri CPV secundare: 42991230-0 Mașini de tipărit bilete (Rev.2).

Astfel, conform notelor explicative aferente codurilor CAEN Rev.2 de pe site-ul Oficiului National al Registrului Comerțului (<https://www.onrc.ro/index.php/ro/caen>) pentru codul CAEN 4519, următoarele activități sunt incluse:

| | |
|----------------------------------|--|
| 4519 Comerț cu alte autovehicule | Această clasă include: -vânzarea cu ridicata și cu amănuntul a vehiculelor noi și a celor uzate: -camioane, remorci și semi-remorci -vehicule pentru camping ca rulote și case pe roți Această clasă include de asemenea: -vânzarea cu ridicata și cu amănuntul a autovehiculelor de teren (peste 3,5 tone) |
|----------------------------------|--|

| | |
|--|--|
| | <p>Această clasă exclude:</p> <ul style="list-style-type: none"> -vânzarea cu ridicata și cu amănuntul a pieselor și accesoriilor pentru autovehicule, vezi 453 -închirierea de camioane cu șofer, vezi 4941 -închirierea de camioane fără șofer, vezi 7712 |
|--|--|

În consecință, atâta timp cât în fișa de date și în caietul de sarcini există cod complementar/secundar CPV pentru activitatea care face obiectul prezentei achiziții, fiecare ofertant avea obligația de a deține autorizație atât pentru desfășurarea activității conform obiectului principal al contractului cât și pentru activitatea desfășurată conform obiectului complementar/secundar al contractului, respectiv comercializare calculatoare, software, imprimante, echipamente electronice periferice pentru emitere carduri și bilete (= echipamente ticketing).

Mai mult decât atât, chiar dacă *"sfera de activitate a ZTE SMART AUTO CO este una complexă și amplă și corespunde în totalitate obiectului contractului prezentei achiziții"*, așa cum susține intervenientul prin cererea sa, în realitate conform art. 4 din Statutul societății ZTE SMART AUTO CORPORATION, rezultă clar că activitățile desfășurate de acesta nu corespund obiectului secundar al contractului:

- Dezvoltarea, producția și comercializarea de piese componente pentru autovehicule de călători și șasiuri autovehicule de călători;
- Dezvoltarea, cercetarea, producția, comercializarea și furnizarea de servicii post-vânzare pentru autovehicule, mașini electrice și piese componente, matrițe autovehicule și anexe aferente, instalații electronice pentru autovehicule;
- Producția și comercializarea de stații de încărcare / înlocuire baterii pe bază de energie nouă și echipamente de încărcare / înlocuire baterii și instalații aferente de verificare.

De asemenea, Angajamentul ferm al terțului susținător privind susținerea tehnică – experiența similară a oferantului BMC TRUCK&BUS SA – Formular nr.5 din 05.10.2020 și documentele suport nu relevă susținerea terțului cu privire la sistemele de ticketing, ci doar cu privire la experiența similară solicitată prin fișa de date, respectiv cu privire la stațiile de încărcare.

În consecință, raportat la prevederile art. 137 alin. (2) lit. b) din HG nr. 395/2016, conform cărora „În condițiile art. 215 alin. (4) din Lege, oferta este considerată inacceptabilă în următoarele situații: (...) a fost depusă de un ofertant care nu îndeplinește una sau mai multe dintre criteriile de calificare stabilite în documentația de atribuire sau nu a completat DUAE în conformitate cu criteriile stabilite de autoritatea contractantă”, contestatoarea învederează că această verificare nu s-a

făcut cu rigurozitatea impusă de legislația în domeniu și, pe cale de consecință, Activitatea principală/secundară pe care o desfășoară ofertantul declarat câștigător conform codificării CAEN și certificatului constatator, nu corespunde obiectului contractului și nu este autorizată conform art. 15 din Legea nr. 359/2004.

II. Referitor la lipsa documentației de omologare a autobuzului oferat și a cerințelor privind asigurarea conformității cu documentele de standardizare, având în vedere consemnările expertului tehnic în raportul de expertiză tehnică nr. 2163/2/25.01.2021, pct 1.4 "s-a prezentat Certificatul de omologare europeană, cu număr de omologare e9*2007/46*6899*00 (care este extensia de bază a certificatului și nicidecum pentru autobuzul oferat), precum și cele de la pct 1.5 (Marca Granton, tip GTZ6859BEVBF, varianta 11A1L 54 locuri din care 17 călători pe scaune+conducător auto), contestatoarea consideră că până la data depunerii ofertei, ofertantul declarat câștigător nu a făcut dovada deținerii omologării eliberate de autoritățile competente dintr-un stat membru al UE, și nici a conformității autobuzului oferat (tip, varianta și marca, număr locuri) cu documentele de standardizare în vigoare, cu reglementările naționale și internaționale conform solicitărilor din caietul de sarcini și nici nu a prezentat un certificat de conformitate (CoC) valabil pentru vehiculul oferat la pctul 1.5, emis de producătorul Zonson Smart Auto Corporation - paginile 259-264 din oferta tehnică, așa cum arată autoritatea contractantă în punctul de vedere.

III. Referitor la lipsa experților tehnici cheie și a experienței specifice, contestatoarea menționează că având în vedere solicitarea din caietul de Sarcini - 9.1. Asigurarea personalului calificat "Pentru realizarea activităților în cadrul Contractului, autoritatea contractantă anticipează că sunt necesare anumite domenii de expertiză, respectiv personalul și experții cheie indicați în caietul de sarcini, răspunsul nr. 8 din răspunsul consolidat la clarificări nr. 11336/25.09.2020", raportul de expertiză nr. 2163/2/25.01.2021 și nr. 2236/2/10.02.2021, solicitarea de clarificări nr. 1612/04.02.2021 și răspunsul nr. 2108/16.02.2021 al ofertantului BMC TRUCK & BUS SA rezultă că ofertantul declarat câștigător nu a putut prezenta până la data limită de depunere a ofertei, documentele solicitate privind studiile și experiența specifică a personalului și experților cheie solicitați.

Astfel, prin solicitarea nr. 1612/04.02.2021 punctul 11, comisia de evaluarea solicită ofertantului câștigător completarea ofertei sale, după data limită de depunere a ofertei, respectiv să prezinte documente care să ateste îndeplinirea tuturor cerințelor privind calificarea profesională și experiența solicitate în caietul de sarcini contrar dispozițiilor art. 209 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 " (2) *Autoritatea contractantă nu are dreptul ca prin clarificările/completările solicitate să determine apariția unui avantaj evident în favoarea unui ofertant/candidat.*"

Mai mult decât atât, chiar dacă inițial comisia de evaluare solicită ferm ofertantului BMC TRUCK&BUS SA să prezinte documentele care să ateste îndeplinirea cerințelor privind calificarea profesională, ulterior, în lipsa

documentelor solicitate, aceasta achiesează la răspunsul ofertantului, în sensul că *"numărul de personal și multiplele calificări profesionale, abilități profesionale rămân la latitudinea Contractantului"*.

În mod eronat, comisia de evaluare consideră că ceea ce era obligatoriu înainte de depunerea ofertei a devenit facultativ după răspunsul neconform al ofertantului câștigător, respectiv numărul minim al personalului și experților cheie, precum și calificările profesionale ale acestora conform caietul de sarcini pag. 76-77, deoarece intenția autorității contractante a fost clară, lăsând la latitudinea ofertanților doar completarea numărului *"În cazul în care..... contractantul va avea nevoie de mai mult personal decât cel specificat, atunci va răspunde pentru asigurarea resurselor adiționale"* (pag. 77 paragraf 2 din caietul de sarcini).

De asemenea, în paragraful 3, pag. 77 din caietul de sarcini, autoritatea contractantă a stabilit în sarcina ofertanților următoarele *"Atunci când se realizează înlocuirea unui membru al echipei Contractantului, înlocuitorul trebuie să dețină cel puțin experiența și calificarea ca și cele solicitate prin caietul de sarcini pentru membrul respectiv"*, fapt ce relevă încă o dată intenția autorității contractante că aceste cerințe sunt obligatorii și nu facultative, așa cum susține prin punctul de vedere.

Mai mult decât atât, ofertantul BMC TRUCK & BUS SA a prezentat chiar tardiv, după data limită de depunere a ofertei, respectiv prin răspunsul înregistrat la autoritatea contractantă sub nr.2108/16.02.2021, documente care atestă neîndeplinirea cerințelor minime din caietul de sarcini.

Astfel:

1. Pentru Expertul testare sisteme integrate inteligente de transport propus - Claudiu Moiseanu ofertantul BMC TRUCK & BUS SA nu a prezentat dovada că deține studii superioare în specializarea mecatronică/ electronică aplicată ci doar în ingineria transportului și a traficului (conform diplomă licență seria C nr. 0225063- vol. 5 CNSC) și nici recomandările că a participat la minim 1 contract ce a presupus furnizarea de servicii și produse pentru sisteme similar (sisteme e-ticketing pentru transport public la nivelul unor orașe) și la minimum 1 contract ce a presupus operarea/ mentenanța de sisteme similare (sisteme e-ticketing pentru transport public la nivelul unor orașe).

Recomandările prezentate de expertul propus de la Tursib SA, Compania de Transport public Cluj Napoca SA, Societate de Transport București nu relevă experiența acestuia în sisteme de e-ticketing ci doar în sisteme ITC limitativ enumerate în acestea).

În consecință, SC BMC TRUCK & BUS SA chiar dacă susține că are o experiență de peste 20 ani în domeniu, prezintă autorității contractante niște recomandări pentru expertul tehnic Claudiu Moiseanu care nu au legătura cu sistemele e-ticketing solicitate conform caietului de sarcini.

Mai mul decât atât, furnizorii reali ai sistemelor de e-ticketing în contractele mai sus menționate sunt următoarele societăți:

- S&T (fosta Kapsch Romania) pentru STB București și Tursib SA
- Asocierea RAMB SRL- CS Vision SRL pentru CTP Cluj Napoca SA;

În fapt, ofertantul BMC TRUCK & BUS SA a indus în eroare comisia de evaluare prin prezentarea unor recomandări, pentru expertul Claudiu Moiseanu, de la beneficiarii unor sisteme ITS/ITC altele decât cele de e-ticketing, prezentate tardiv, pentru expertul Drăgănescu Celestin Domițian (validatoare duale, automate de vânzare titluri de călătorie, puncte de emitere/reîncărcare, terminale controlori, sistem back-office e-ticketing).

În consecință, expertul nominalizat de ofertantul declarat câștigător - Claudiu Moiseanu nu a participat la proiectarea/implementarea sistemelor e- ticketing aferente contractelor menționate în recomandări, participând doar în calitate de furnizor de sisteme ITC/ITS neavând nici o specializare/expertiză/ experiență în sistemele de e-ticketing și nici în operarea/ mentenanța de sisteme similare (sisteme e-ticketing pentru transport public la nivelul unor orașe), așa cum în mod greșit constată comisia de evaluare și expertul tehnic.

2. Pentru Expertul instalații electrice propus Hanek M. Mihai-Aurelian ofertantul BMC TRUCK & BUS SA nu a prezentat contractul/recomandarea că acesta a participat la minim 1 contract ce a presupus furnizarea de servicii și produse pentru sisteme similare (sisteme pentru transport independente energetic la nivelul unor orașe).

Simpla enumerare a proiectelor care nu au nicio legătură cu sistemele pentru transport independente energetic la nivelul unor orașe, într-o declarație, fără confirmări din partea beneficiarilor nu poate fi considerată ca suficientă pentru îndeplinirea cerințelor minime ale caietului de sarcini (declarația Dlui Hanek Mihai Aurelian).

În consecință, SC BMC TRUCK & BUS SA nu a putut demonstra până la data limită de depunere ofertă și nici chiar după solicitarea de clarificări, că deține personalul cheie ce va răspunde de realizarea efectivă a proceselor de execuție aferente implementării respectivului contract; calificarea, experiența profesională și/sau modul de organizare influențând, în mod direct, calitatea rezultatului ce trebuie atins prin contractul în cauză "Achiziționare autobuze pentru transport public urban și sistem de bilete integrat pentru călători e-Ticketing".

De asemenea, este de remarcat poziția autorității contractante prin punctul de vedere „contestatorul susține cu tărie că ofertantul concurent nu a putut prezenta până la data limită de depunere a ofertei documentele solicitate privind studiile și experiența specifică a personalului și experților cheie, cu toate că nu a avut la dispoziție documentele suport care au stat la baza evaluării de către autoritatea contractantă, acestea fiind indicate de ofertant ca și confidențiale” când în realitate nici comisia de evaluare nu a avut aceste documente până la data limită de depunere ofertă și nici ulterior, după solicitarea de clarificări nr. 1612/04.02.2021, punctele 10 și 11, deoarece acestea nu au corespuns cerințelor minime ale caietului de sarcini privind studiile și experiența specifică a personalului și experților cheie.

Astfel că decizia luată de comisia de evaluare nu doar că viciază obligația acesteia de a asigura un caracter legal al procedurii și al deciziilor luate în evaluarea ofertelor, dar aduce atingere principiilor tratamentului egal și nediscriminatoriu între ofertanți, prin raportare la natura juridică și gravitatea situațiilor de fapt constatate.

În concluzie, ofertantul BMC TRUCK & BUS SA a fost "declarat câștigător" cu încălcarea dispozițiilor art. 215 alin. (5) din Legea nr. 98/2016 "Oferta este considerată neconformă dacă nu respectă cerințele prezentate în documentele achiziției".

IV. Referitor la lipsa autonomiei minim solicitate a autobuzelor electrice, având în vedere rapoartele de expertiză nr. 2163/2/25.01.20221 și nr. 2236/2/10.03.2021 ale expertului tehnic cooptat, procesele verbale de analiză a propunerii tehnice depuse de BMC TRUCK & BUS SA nr. 1598/04.02.2021 și 3120/10.03.2021 care relevă o capacitate a bateriei electrice de 229.1 KWh și un consum test Sort 2 de 0.9494 kw*h/km, precum și faptul că metodologia de testare SORT (Anexa A Sheet 2 - Configurare Vehicul, punctul 1.3,1.4 și 1.5) prevede că testarea nu se realizează în condiții de încărcare maximă și nici cu sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) pornit, ofertantul BMC TRUCK & BUS SA nu a putut demonstra în baza testului SORT 2 că are o autonomie de 203 Km, fără să țină cont de consumul suplimentar generat de condițiile solicitate prin caietul de sarcini.

De asemenea, susținerile ofertantului în cererea de intervenție conform căroră "în oferta noastră la paginile 425 - 427 se regăsește raportul de încercări efectuat de către producătorul autobuzului ofertat de natură a demonstra comisiei de licitație o autonomie de minim 200 km la o viteză medie de deplasare de 20 Km /ora în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare după caz și cu încărcare maximă de pasageri" nu pot fi primite deoarece atât timp cât un organism certificat atestă un consum de 0,9494 fără încărcare maximă a autobuzului și fără sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) pornit nu poate veni producătorul, parte implicată în procedură, să dovedească prin rapoarte de încercări efectuate nestandardizat, în condițiile caietului de sarcini, că are o autonomie mai mare cu aceste sisteme pornite, consumatoare de energie, decât atunci când aceste sisteme sunt oprite.

În consecință, ca urmare strategiei de protejare împotriva descărcării excesive a bateriei, de minimum 10%, prezentată pe larg în contestație și a consumului autobuzelor electrice, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri care crește cu aprox. 20-40 % față de rezultatele obținute în condiții SORT, ofertantul BMC TRUCK & BUS SA putea să dovedească o autonomie maximă cuprinsă între 182.46 km-156.20 km.

În concluzie, această acțiune de "verificare necorespunzătoare" a propunerii tehnice a ofertantului BMC TRUCK & BUS a conferit acestuia premisele ofertării unui preț nereserios și implicit a furnizării unor produse neconforme.

V. Referitor la analiza cu superficialitate a faptului că prețul ofertat de operatorul declarat câștigător este neobișnuit de scăzut/neserios în raport cu ce urmează să fie livrat/executat, având în vedere procesul verbal nr. 3360/16.03.2021 privind evaluarea conformității propunerii financiare depuse de BMC TRUCK & BUS, punctul de vedere al autorității contractante nr.4306/07.04.2021 *"Consultând și alte achiziții similare derulate și finalizate, comisia de evaluare a constatat că prețurile finale cu care s-au atribuit contractele s-au situat între 61...99 % procente și nu a considerat că prețul ofertat este neobișnuit de scăzut, astfel că nu a considerat necesar a solicita clarificări ofertantului"*, valorile estimate prezentate de intervenientă prin cererea de intervenție pentru achiziții similare, precum și anunțul de atribuire nr. CAN1052592/18.03.2021 de la procedura similară organizată de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, relevă faptul că prețul prezentat de BMC TRUCK & BUS este neobișnuit de scăzut/neserios în raport cu ce urmează să fie livrat/executat.

În consecință, autoritatea contractantă a efectuat o evaluare superficială a ofertelor, fără o analiză profundă a propunerilor tehnice și financiare contrar prevederilor art. 137 alin. (1) din HG nr. 395/2016, fără a face o analiză a prețurilor finale cu care s-au atribuit contracte similare către alți ofertanți, alții decât BMC TRUCK & BUS și nu s-a asigurat că acesta poate angaja și planifica resursele umane și financiare care să susțină realitatea prețului ofertat.

Analizând documentele depuse la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarele:

ORAȘUL DĂBULENI, în calitate de autoritate contractantă, a organizat procedura de licitație deschisă online privind atribuirea contractului având ca obiect *"Achiziție autobuze pentru transport public urban și sistem de bilete integrat pentru călători e-Ticketing"*. În acest sens a elaborat documentația de atribuire aferentă și a publicat în SEAP anunțul de participare nr. CN1024247/05.09.2020, valoarea estimată a contractului fiind de 8.358.045,89 lei.

Ca urmare a comunicării rezultatului procedurii, prin care i s-a adus la cunoștință că oferta sa a fost clasată pe locul al doilea, a formulat contestație SC ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL, solicitând reevaluarea ofertei câștigătoare depusă de BMC TRUCK & BUS SRL, aceasta fiind considerată inacceptabilă și neconformă.

După depunerea contestației, a formulat cerere de intervenție accesorie ofertanta câștigătoare BMC TRUCK & BUS SRL, care va fi admisă în principiu de către Consiliu, având în vedere interesul acestei ofertante în menținerea actelor întocmite de autoritatea contractantă.

După depunerea contestației, contestatoarea a depus dovada constituirii cauțiunii în valoare de 220.000 lei, prin recipisa de consemnare nr. 207112068/1/02.04.2021, emisă de CEC Bank, Sucursala Victoria.

Cauțiunea constituită se va restitui contestatoarei, la cerere, nu mai devreme de 30 de zile de la data rămânerii definitivă a hotărârii, în temeiul

art. 61¹ alin. (5), (6) și (7) din Legea nr. 101/2016, astfel cum a fost modificată și completată.

Pe fondul contestației, Consiliul reține că autoritatea contractantă a stabilit rezultatul procedurii aplicând criteriul de atribuire „cel mai bun raport calitate-preț”, stabilind drept câștigătoare a procedurii pe BMC TRUCK & BUS SRL.

În contestația depusă, SC ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL critică oferta câștigătoare pe mai multe aspecte, care vor fi analizate, pe rând, de către Consiliu.

Prima critică formulată de contestatoare se referă la faptul că „Activitatea principală/secundară pe care o desfășoară ofertantul declarat câștigător, conform codificării CAEN și certificatului constatator, nu corespunde obiectului contractului”.

Astfel, contestatoarea arată că ofertantul declarat câștigător nu a putut demonstra că activitatea principală /secundară pe care o desfășoară autorizat conform codificării CAEN, corespunde obiectului complementar al contractului : Achiziționare sistem de bilete integrat pentru călători e-Ticketing, Coduri CPV secundare: 42991230-0 Mașini de tipărit bilete (Rev.2), conform cerinței din fișa de date III.1.1.b) Capacitatea de exercitare a activității profesionale, argumentând că în mod eronat autoritatea contractantă consideră îndeplinită cerința respectivă deoarece codul CAEN: 4519 Comerț cu alte autovehicule nu corespunde și obiectului complementar /secundar al contractului, Achiziționare sistem de bilete integrat pentru călători e-Ticketing, Coduri CPV secundare: 42991230-0 Mașini de tipărit bilete (Rev. 2) care are o pondere de aproximativ 30 - 35% din valoarea estimată a ofertei.

Consiliul reține că potrivit caietului de sarcini, obiectul contractului este următorul:

- 3 autobuze electrice noi, de dimensiuni medii, dotate cu stații de încărcare lentă (3 bucăți) (cod CPV 34144910-0 - Autobuze electrice);
- sistem de bilete integrat pentru călători e-ticketing (cod CPV 42991230-0 Mașini de tipărit bilete), cu următoarea structură:

Componente autobuz:

- 6 validatoare duale (bilete de hârtie și carduri);
- 3 computere de bord,
- 3 switch de comunicații și tablouri electrice;
- 3 automate de vânzare și reîncărcare îmbarcare;
- 3 sisteme de supraveghere video (cameră video, înregistrare video);

Componente în stații:

- 3 automate de eliberare-vânzare și reîncărcare pentru carduri și bilete
- 16 sisteme electronice de afișaj în stații;
- 13 unități modul solar (exclusiv modul solar TMV)

Astfel Consiliul reține că toate sistemele ce se urmărește a fi cumpărate sunt accesorii obiectului principal, respectiv autobuze și stații de încărcare, făcând parte din dotarea acestora astfel cum a fost solicitată de autoritatea contractantă, nefiind necesară deținerea unei codificări CAEN referitoare la vânzarea sau dezvoltarea produselor software sau

periferice de calculatoare. De altfel, vânzarea sistemelor de bilete pentru călători e-Ticketing odată cu autobuzele reprezintă o cerință comună în materia achizițiilor publice, nefiind solicitate coduri CAEN aferente acestor activități.

Totodată, Consiliul reține ca fiind relevante susținerile autorității contractante potrivit cărora aceste sisteme nu fac parte din enumerările CAEN invocate de contestatoare, neregăsindu-se în Nomenclatorul activităților din economia națională. Totodată, Consiliul reține că nimic din documentația de atribuire nu permite interpretarea promovată de contestatoare, respectiv obligativitatea deținerii unui cod CAEN pentru periferice de calculatoare și vânzare soft, nivelul tehnic ridicat al autobuzelor, în epoca actuală, conducând la concluzia că ele trebuie dotate, încă din etapa de producție, cu toate aceste sisteme, nefiind necesară existența unor astfel de codificări pentru vânzarea separată a acestor componente. De asemenea, principiul transparenței nu permite eliminarea unei oferte dintr-o competiție pe motive neprevăzute în documentație. Consiliul are în vedere că finanțarea este asigurată din fonduri europene, aspect care obligă autoritatea la aplicarea întocmai a documentației de atribuire, în caz contrar, riscând pierderea fondurilor. Într-o atare situație, restricționarea participării la procedură pe motive imaginare, neprevăzute în documentația de atribuire, reprezintă un risc pentru autoritatea contractantă.

Consiliul mai are în vedere și faptul că SC BMC TRUCK & BUS SA are în obiectul său de activitate "Fabricarea autovehiculelor de transport rutier (COD CAEN 2910)" ; Activități de inginerie și consultanță tehnică legate de acestea (COD CAEN 7112); Instalarea mașinilor și echipamentelor industriale (COD CAEN 3320), Intermedieri în comerțul cu mașini, echipamente industriale nave și avioane (COD CAEN 4614), aspecte care acoperă activitățile respective.

Față de prevederile documentației de atribuire, Consiliul reține că menținerea în procedură a ofertantei câștigătoare a fost corectă, în condițiile în care nu există vreo prevedere care să oblige ofertanții să dețină un anumit cod CAEN din cele indicate de contestatoare, motiv pentru care critica va fi respinsă ca nefondată.

Cu privire la cea de-a doua critică, *Lipsa documentației de omologare a autobuzului ofertat și a cerințelor privind asigurarea conformității cu documentele de standardizare*, contestatoarea invocă cerințele din caietul de sarcini, respectiv punctul 1.4 *"în situația în care producătorul provine din afara Uniunii Europene, autobuzele electrice ofertate trebuie să dețină omologarea eliberată de autoritățile competente dintr-un stat membru al UE, de la punctul 1.5"*, susținând că până la data depunerii ofertei, ofertantul declarat câștigător nu a făcut dovada deținerii omologării eliberate de autoritățile competente dintr-un stat membru al UE, și nici a conformității autobuzului ofertat (tip, variantă și marcă) cu documentele de standardizare în vigoare, cu reglementările naționale și internaționale conform solicitărilor din caietul de sarcini.

Consiliul va respinge respectiva critică, având în vedere că SC BMC TRUCK & BUS SA este producător de autobuze din România, deci nu provine din afara Uniunii Europene, așa cum eronat susține contestatoarea. Totodată, Consiliul reține că autobuzele oferite, marca GRANTON tip GTZ6859BEVBF, dețin omologare europeană de tip conform cu Directiva 2007/46/CE, acordată în Spania de MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO, în oferta tehnică regăsindu-se documentele doveditoare la paginile 209-264 (volumul 3 și 4 din dosarul achiziției depus de autoritatea contractantă), în limba spaniolă și în traducere autorizată.

În ceea ce privește critica de la pct. III, Lipsa experților tehnici cheie și a experienței specifice, contestatoarea arată că BMC TRUCK & BUS SA nu a putut prezenta până la data limită de depunere a ofertei documentele solicitate privind studiile și experiența specifică a personalului și experților cheie solicitați.

Consiliul reține că formularea din caietul de sarcini, citată de contestatoare, are următorul conținut: 9.1. Asigurarea personalului calificat, pag. 76-77, **"Pentru realizarea activităților în cadrul contractului, Autoritatea Contractantă anticipează că sunt necesare anumite domenii de expertiză, respectiv personalul și experții cheie indicați în tabelul următor:....**

Contractantul va purta întreaga responsabilitate pentru îndeplinirea corectă și licită a activităților presupuse de prezentul contract, motiv pentru care numărul de personal, multiplele calificări educaționale și/sau profesionale, abilitățile și experiența profesională a acestuia rămân la latitudinea contractantului".

Astfel, Consiliul reține că documentația de atribuire, așa cum este ea citată chiar de contestatoare și de Consiliu, nu prevede cerințe de calificare referitoare la experții cheie, ci doar instrucțiuni/informații pentru ofertanți pentru perioada furnizării obiectului contractului. Nu este o simplă eroare materială faptul că până la cap. 9 caietul de sarcini vorbește despre ofertanți, iar la acest capitol vorbește de contractant, fiind clar că aceste specificații se adresează ofertantului câștigător devenit contractant în urma derulării procedurii.

Că nu avem de-a face cu cerințe de calificare, rezultă nu numai din formularea textului, ci și din aceea că în fișa de date și în anunț nu există astfel de cerințe referitoare la experții cheie, or, așa cum se prevede la art. 30 din Normele metodologice aprobate prin HG nr. 395/2016, potrivit căroră: „(1) Autoritatea contractantă poate utiliza criteriile de calificare atunci când aplică orice procedură de atribuire.

(3) Criteriile de selecție pot privi numai situația economică și financiară și/sau capacitatea tehnică și profesională și trebuie să se raporteze la criteriile de calificare ce au fost stabilite de autoritatea contractantă prin documentația de atribuire.

(4) Criteriile de calificare și criteriile de selecție stabilite de autoritatea contractantă sunt incluse în anunțul de participare/simplificat/de concurs.

(6) Criteriile de calificare și criteriile de selecție care se regăsesc în caietul de sarcini ori în documentația descriptivă și care nu sunt prevăzute în anunțul de participare/simplificat/de concurs sunt considerate clauze nescrise”.

Prin criteriile de calificare (reprezentând criterii minime pe care trebuie să le îndeplinească operatorii economici), autoritatea contractantă stabilește cadrul procedurii de achiziție, cu evidențierea clară a cerințelor de ordin tehnic, financiar și organizatoric necesare pentru ca operatorii economici interesați să depună o ofertă. În etapa de calificare, obiectivul autorității contractante este de a selecta ofertanții care sunt capabili să execute contractul ce urmează să fie atribuit, la standardele de calitate prevăzute de legislația în vigoare în domeniul contractului. Ca urmare, cerințele privitoare la această capacitate trebuie să fie relevante pentru obiectul contractului. Criteriile de calificare stabilite de către autoritatea contractantă au drept scop demonstrarea potențialului tehnic și organizatoric al fiecărui ofertant, potențial ce va reflecta posibilitatea concretă a acestuia de a îndeplini contractul și de a remedia eventualele dificultăți legate de îndeplinirea acestuia, în cazul în care oferta sa va fi desemnată câștigătoare. **Stabilirea criteriilor de calificare se realizează cu respectarea principiului proporționalității, criteriile trebuind să aibă legătură concretă cu obiectul contractului care urmează să fie atribuit, fără a se crea premisele utilizării acestora ca mijloc de restricționare a concurenței.** În acest sens, autoritatea contractantă are obligația să justifice alegerea criteriilor de calificare și, după caz, a criteriilor de selecție în cadrul Strategiei de contractare, evidențiind modul de aplicare a principiului proporționalității, inclusiv prin demonstrarea relevanței cerințelor minime și a criteriilor stabilite în raport cu natura, complexitatea și dimensiunea obiectului contractului.

Se observă că, prin art. 30 alin. 6 din HG nr. 395/2016, s-a urmărit evitarea unor practici incorecte ale unor autorități contractante care să aducă atingere principiului transparenței procedurii, prin inserarea unor criterii de calificare și criterii de selecție în cadrul caietului de sarcini, fără ca acestea să poată fi regăsite în fișa de date/anunțul de participare. Astfel, anunțul de participare, ca parte distinctă a documentației de atribuire, trebuie să cuprindă toate criteriile de calificare și selecție pe care autoritatea contractantă dorește să le aplice în cadrul respectivei proceduri de atribuire, iar documentația de atribuire, potrivit dispozițiilor art. 154 din Legea nr. 98/2016, trebuie să cuprindă toate informațiile necesare pentru depunerea ofertei: **„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” .

Criteriile de calificare și selecție prevăzute în anunțul de participare se preiau în mod automat în fișa de date și se vor regăsi în cadrul DUAE generat electronic de către autoritatea contractantă, ce conține informațiile solicitate ofertanților în raport cu criteriile de calificare și selecție stabilite prin documentația de atribuire. Din interpretarea art. 1225 din Noul cod civil, adoptat prin Legea nr. 287/2009, rezultă că o clauză nescrisă încalcă o dispoziție legală imperativă, mai precis o normă juridică de la care nu se poate deroga. Așadar, clauza este considerată nescrisă pentru că nesocotește un interes ocrotit de dispoziția respectivă. O clauză nescrisă nu produce efecte juridice, este înlocuită de drept cu dispozițiile legale aplicabile. Prin urmare, cerințele prevăzute exclusiv în caietul de sarcini, iar nu și în anunțul de participare, sunt lovite de o cauză de ineficacitate și nu vor produce efecte juridice. Deci, dacă experții cheie nu au fost solicitați nici prin anunț, ca și criterii privind capacitatea, și doar în caietul de sarcini, pentru contractant, în mod corect autoritatea nu a exclus pe ofertant pentru nedepunerea unor documente doveditoare ale experienței și studiilor, aceasta dând dovadă de consecvență și de cunoaștere a normelor legale. Totodată, Consiliul reține că în DUAE nu se regăsesc experți cheie, rezultând indubitabil că nu există astfel de cerințe de calificare.

Nu în ultimul rând, așa cum rezultă expres din caietul de sarcini, autoritatea contractantă a lăsat la latitudinea ofertantului câștigător maniera de organizare pentru aducerea la îndeplinire a obiectului contractului, aceasta menționând expres că **„numărul de personal, multiplele calificări educaționale și/sau profesionale, abilitățile și experiența profesională a acestuia rămân la latitudinea contractantului”**, rezultând astfel că lista personalului cheie este orientativă, în funcție de propria organizare a contractantului. Prin urmare, nu prezintă nicio relevanță faptul că expertul nominalizat de ofertantul declarat câștigător - Claudiu Moiseanu, a participat sau nu la proiectarea/implementarea sistemelor e-ticketing aferente contractelor menționate în recomandări, ci doar în calitatea de furnizor de sisteme ITC/ITS, că are/nu are specializare/expertiză/ experiență în sistemele de e-ticketing și în operarea/ mentenanța de sisteme similare (sisteme e-ticketing pentru transport public la nivelul unor orașe), așa cum în mod greșit susține contestatoarea, în condițiile în care chiar aceasta arată că furnizorii reali ai sistemelor de e-ticketing în contractele mai sus menționate sunt alte societăți. Consiliul reține că sistemul informatic și de ticketing este furnizat și instalat de Thoreb, prin urmare, necesarul de personal ia în considerare acest lucru. De asemenea, tot contestatoarea arată că pentru expertul Drăgănescu Celestin Domițian s-au prezentat dovezi referitoare la experiența relevantă, respectiv validatele duale, automate de vânzare titluri de călătorie, puncte de emisie/reîncărcare, terminale controlori, sistem back-office e-ticketing, rezultând, astfel, că ofertanta câștigătoare are acces la specialiști. Astfel, nu se pune problema

tardivității depunerii dovezilor respective, în condițiile în care organizarea ofertantului, așa cum s-a arătat, este la latitudinea acestuia, pentru etapa de furnizare efectivă a obiectului contractului. Autoritatea contractantă susține, de asemenea, că în ofertă sunt depuse documente din partea a 3 specialiști, aspect care se confirmă în urma verificărilor.

În egală măsură, Consiliul reține că nici răspunsul la solicitarea de clarificări nr. 8, invocat de contestatoare (Solicitarea de clarificare nr. 8: *"Referitor la personalul nominalizat în capitolul 9.1 vă rugăm să confirmați că pe lângă prezentarea CV-ului și a declarației de disponibilitate este suficientă prezentarea de recomandări pentru a dovedi experiența specifică minimă solicitată"*). Răspuns nr. 8: *Se acceptă ca pentru personalul care va fi nominalizat, să se prezinte recomandări pentru a dovedi experiența specifică minimă solicitată, cu respectarea cerințelor cuprinse la capitolul 9.1 al caietului de sarcini*) nu poate fi interpretat în sensul că documentația de atribuire ar fi suferit modificări, în sensul obligativității stabilirii acestor specialiști și depunerii documentelor suport în etapa depunerii de oferte, sensul său fiind acela că ofertantul câștigător/contractantul poate dovedi experiența personalului său în orice mod, inclusiv prin recomandări.

Sub acest aspect, Consiliul reține relevanța în cauză și a Deciziei nr. 682/2019 pronunțată de Curtea de Apel București în dosarul nr. 4870/2/2019, în care se menționează următoarele:

«Nu poate fi imputată petentei-contestatoare împrejurarea necontestății cerințelor din documentația de atribuire, cu referire la cerința vizând experiența profesională generală a experților cheie, în condițiile în care o astfel de cerință constituie, potrivit dispozițiilor art. 30 alin. (6) din HG nr. 395/2016, clauză nescrisă, și care nu poate determina nici verificarea îndeplinirii cerințelor de calificare și nici al unor clarificări în acest sens, în condițiile în care o astfel de cerință privind experiența profesională generală sub dublu aspect impus în caietul de sarcini în privința experților manager de proiect, respectiv Inginer proiectant specializarea drumuri și poduri 1 și Inginer proiectant specializarea drumuri și poduri 2 nu a fost menționată expres în fișa de date și în anunț, ci numai în caietul de sarcini, iar în raport cu obiectul acestei cerințe, rezultă că are natura unei cerințe de calificare și selecție, iar nu a unei specificații tehnice, în sensul dispozițiilor art. 20 alin. 10 și 11 din HG nr. 395/2016. „(10) Caietul de sarcini conține, în mod obligatoriu, specificații tehnice care reprezintă cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, astfel încât să corespundă necesității autorității contractante. (...)

Din această perspectivă, se reține că nici autoritatea contractantă și nici CNSC nu au motivat, respectiv nu au înlăturat susținerile petentei-contestatoare împrejurarea potrivit căreia impunerea unei cerințe în privința experților menționați desemnați a executa contractul privind experiența profesională generală, nu ar fi fost necesară în mod obiectiv pentru a corespunde necesității autorității contractante, astfel încât o

astfel de cerință nu poate fi calificată drept specificație tehnică care putea fi menționată exclusiv în caietul de sarcini și în mod obligatoriu/esențial pentru îndeplinirea acestui contract, iar nu o cerință de calificare și selecție care putea determina respingerea unei oferte pentru neîndeplinirea acesteia. (...)

Astfel, atât în jurisprudența instanțelor de contencios administrativ, dar și a CNSC, s-a reținut în mod constant că stabilirea în caietul de sarcini a unor cerințe de calificare considerate clauze nescrise, este sancționată cu inexistența acestora, fiind irelevant dacă cerințele în discuție au făcut sau nu obiectul unor clarificări /contestații, și în acest context, nu poate fi reținută nici eventuala tardivitate a criticilor, în condițiile în care, altminteri, nici nu ar mai conta caracterul de clauză nescrisă al cerinței de calificare, dacă efectul normei ar depinde de contestarea ei în termen legal. o clauză nescrisă se consideră că nu există deloc, de la bun început, și astfel, nici nu poate fi analizată și avută în vedere, astfel încât, fiind o cauză de ineficacitate, clauza nescrisă nu produce niciun efect, astfel că este firesc ca orice subiect de drept care o sesizează să facă abstracție de ea, pentru că pur și simplu nu există (decizia nr. 4880/2015 a Curții de apel Timișoara)“».

Mutatis mutandis, speța citată se aplică și în cauza de față, practica judecătorească recentă tinde să se alinieze acestei opinii, respectiv ineficacitatea cerințelor de calificare prevăzute exclusiv în anunț, amintind, în acest sens, Decizia civilă nr. 319/17.02.2021 pronunțată de Curtea de Apel București, Decizia nr. 384/15.03.2021 pronunțată de Curtea de apel Ploiești, Decizia Civilă nr. 351/19.03.2021 pronunțată de Curtea de apel Cluj, Decizia Civilă nr. 2019/11.11.2020 pronunțată de Curtea de apel București, Decizia civilă nr. 2502/21.12.2020 pronunțată de Curtea de apel București, Decizia nr. 1071/18.12.2020 pronunțată de Curtea de Apel Galați etc.

Consiliul mai reține relevanța în cauză și a dispozițiilor art. 3 din INSTRUCȚIUNEA nr. 1/2017 emisă în aplicarea prevederilor art. 179 lit. g) și art. 187 alin. (8) lit. a) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, respectiv a art. 192 lit. g) și a art. 209 alin. (8) din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale emisă de ANAP, „(1) Sintagma "personalul ce va realiza efectiv activitățile care fac obiectul contractului ce urmează a fi atribuit" se referă la experții/personalul-cheie ce răspund(e) de realizarea efectivă a proceselor de execuție aferente implementării respectivului contract, calificarea, experiența profesională și/sau modul de organizare influențând, în mod direct, calitatea rezultatului ce trebuie atins prin contractul în cauză, această categorie de personal nefiind considerată criteriu de calificare și selecție în raport cu operatorul economic ce este candidat/ofertant în procedura de atribuire.

(2) Prin noțiunea de "personal-cheie" menționată la alin. (1), se înțelege orice expert/specialist a cărui activitate desfășurată în cadrul contractului este reflectată direct fie:

(i) într-o proporție majoritară a rezultatului respectivei activități și/sau a întregului contract, atunci când există o relație direct

proporțională între volumul muncii prestate și nivelul calitativ al rezultatului în cauză, iar contribuția sa are, totodată, o pondere ridicată în rezultatul final al contractului;

(ii) într-o proporție minoră ca efort depus din punctul de vedere al volumului de muncă, dar cu un impact major asupra esenței rezultatului respectivei activități și/sau a întregului contract (de exemplu, în situația în care rezultatul muncii sale este stabilirea soluției tehnice ce face obiectul contractului, celelalte activități ale acestuia având doar rolul de a clarifica/detalia aspectele ce descriu respectiva soluție și/sau modul de implementare a sa).

(3) În cadrul acestei categorii se includ și tipurile de experți pentru care este impusă, prin legislația de specialitate din domeniul obiectului contractului ce urmează a fi atribuit, prezentarea unei certificări specifice, fără de care aceștia nu au dreptul de a exercita activitatea în cauză, în acest fel fiind legați indisolubil de implementarea propriu-zisă a respectivului contract.

(4) Pentru tipurile de experți menționați la alin. (3), pentru care existența certificării specifice, emisă de un organism abilitat conform prevederilor legale incidente domeniului în cauză, **reprezintă condiția necesară și suficientă pentru a putea duce la îndeplinire activitățile ce fac obiectul respectivelor certificări, autoritatea/entitatea contractantă nu va stabili criterii de calificare și selecție, ci va solicita ca în propunerea tehnică să fie descris momentul în care vor interveni acești experți în implementarea viitorului contract, precum și modul în care operatorul economic ofertant și-a asigurat accesul la serviciile acestora (fie prin resurse proprii, caz în care vor fi prezentate persoanele în cauză, fie prin externalizare, situație în care se vor descrie aranjamentele contractuale realizate în vederea obținerii serviciilor respective)".**

În speța de față, autoritatea a permis ofertanților orice metodă de organizare, inclusiv externalizarea serviciilor, în acest sens fiind nominalizat Thoreb ca furnizor al componentelor IT, neputându-se reține lipsa specialiștilor. În plus, ofertanta a făcut dovada că dispune ea însăși de specialiști, autoritatea contractantă prezentând în punctul de vedere, pe larg, calificările specialiștilor menționați în ofertă.

Prin urmare, chiar dacă ofertanta câștigătoare nu nominaliza niciun expert cheie și nu aducea nicio dovadă a capacității și studiilor acestora, ci doar se angaja să utilizeze astfel de experți pe perioada derulării contractului, ea nu putea fi respinsă. În situația de speță, ofertanta câștigătoare a făcut dovada accesului la specialiști, deci nu se poate reține vreun motiv de neconformitate în acest sens.

În ceea ce privește cel de-al patrulea motiv pentru care contestatoarea consideră că oferta câștigătoare ar trebui respinsă, respectiv lipsa autonomiei minim solicitate, a autobuzelor electrice, aceasta invocă punctul C.4. din caietul de sarcini, Caracteristici tehnice generale ale agregatelor, subansamblurilor și ale componentelor "Este necesar ca autobuzele electrice să ofere o autonomie de transport de

minim 200 km între două încărcări succesive, la o viteză medie de deplasare de 20 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire /încălzire și încărcare maximă de pasageri. Pentru a demonstra autonomia, ofertantul va prezenta testul standardizat tip SORT 2 din care să reiasă consumul de energie exprimat în kWh/100km, precum și faptul că metodologia de testare SORT (Anexa A Sheet 2 -Configurare Vehicul, punctul 1.3,1.4 și 1.5) prevede că testarea nu se realizează în condiții de încărcare maximă și nici cu sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) pornit. Contestatoarea consideră că ofertantul BMC TRUCK & BUS SA nu putea demonstra doar în baza testului SORT 2 că are o autonomie de minim 200 Km, fără să țină cont de consumul suplimentar generat de condițiile solicitate prin caietul de sarcini, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri este de minim 200 Km, motivat de faptul că nu toată energia din acumulator poate fi utilizată, descărcarea bateriei sub 10%-20% reduce considerabil durata de viață a acesteia, un sistem de baterii are 80% capacitate utilizabilă din totalul declarat. Mai arată contestatoarea că autobuzele electrice din tipodimensiunea corespunzătoare prezentei proceduri sunt echipate în mod uzual cu baterii de capacități cuprinse între 160- 230 KW, autonomia de min. 200 km ofertată de către BMC TRUCK & BUS SA este imposibil de susținut cu un consum de 0,9490 Kwh/100km așa cum rezultă din constatările comisiei de evaluare din raportul procedurii- "Pentru factorul de evaluare P2- Consumul mediu de energie, oferta a obținut 12,25".

Consiliul reține că în cadrul ofertei tehnice, pagina 24, ofertantul BMC TRUCK & BUS a declarat că "Autobuzele electrice oferă o autonomie de transport mai mare de 200 km între două încărcări succesive, la o viteză medie de deplasare de 20 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri". De asemenea, în cadrul ofertei tehnice, la paginile 381-421, ofertantul BMC TRUCK & BUS a prezentat Raport Test Sort 2 din care rezultă următoarele

- condițiile tehnice în care a fost desfășurat testul SORT 2;
- protocolul de testare SORT 2;
- consumul de electricitate pe kilometru SORT 2: 0,949 kWh/km;
- energia de la încărcător la bateriile vehiculului: 192,7 kWh;
- distanța parcursă SORT 2: 203,0 km.

Astfel, ofertanta câștigătoare a dovedit consumul de energie exprimat în kWh/100 km de 94,9 kWh/km și autonomia între două încărcări succesive de 203,0 km, în condițiile solicitate în caietul de sarcini.

Consiliul reține că nu există niciun motiv a invalida raportul de testare realizat de un operator de profil din Spania și nici de a-l pune la îndoială.

Astfel, autoritatea a evaluat oferta conform specificațiilor din caietul de sarcini, adică pe baza informațiilor extrase din testul standardizat tip SORT 2, critica fiind nefondată.

În ceea ce privește susținerea contestatoarei referitoare la prețul oferat de operatorul declarat câștigător, pe care îl consideră neobișnuit de scăzut/nserios în raport cu ce urmează să fie livrat/executat, Consiliul reține că în conformitate cu procesul verbal privind evaluarea conformității propunerii financiare cu prevederile caietului de sarcini nr. 3360/16.03.2021, BMC TRUCK & BUS SA a oferat un preț reprezentând 78,06% din valoarea estimată (6.525.000,00 lei fără TVA), preț pe care contestatoarea îl consideră ca nefiind de natură a asigura îndeplinirea contractului la parametrii cantitativi și calitativi solicitați prin caietul de sarcini.

Consiliul reține că principalul furnizor al ofertantului, ZTE Smart auto Ltd are calitatea de terț susținător al ofertatului BMC TRUCK & BUS SA. În aceste condiții, nu se poate pune la îndoială prețul oferat, având în vedere angajamentul ferm al terțului de a aduce la îndeplinire contractul respectiv, în situația în care ofertanta întâmpină dificultăți.

Demn de remarcat este și faptul că însăși societatea contestatoare a oferat elemente de preț care se impunea a fi clarificate, respectiv o stație cu încărcare lentă de 10.000 lei, în condițiile în care ofertanta câștigătoare a oferat pentru același produs, 125.000 lei, iar sistemul de e-ticketing la 958.651 lei, comparativ cu 1.050.000 lei pentru ofertanta câștigătoare. Diferența de preț se observă doar la componenta principală, respectiv autobuzele, unde contestatoarea beneficiază de susținerea producătorului, explicându-se, astfel, prețul scăzut.

Consiliul reține că noua legislație a achizițiilor publice nu se referă la un anumit procent din preț pentru a stabili dacă acesta este aparent neobișnuit de scăzut, dispozițiile art. 136 din normele metodologice stabilind următoarele: „(1) În situația în care comisia de evaluare constată că elemente de preț ale unei oferte sunt aparent neobișnuit de scăzute, **prin raportare la prețurile pieței, utilizându-se ca referință în acest sens informații cum ar fi buletine statistice, sau cotații ale burselor de mărfuri**, comisia de evaluare va solicita ofertantului care a depus oferta în cauză explicații cu privire la posibilitatea îndeplinirii contractului în condițiile de calitate impuse prin documentația de atribuire”.

Consiliul va reține ca relevant punctul de vedere al autorității contractante, acesta fiind în sensul că prețul oferat este comparabil cu cel din alte proceduri de atribuire. De asemenea, mai prezintă relevanță și faptul că prețul oferat în prezenta procedură de ofertanta câștigătoare este comparabil cu cel oferat în alte proceduri, deja finalizate, deci nu există niciun motiv a aprecia că aceasta nu va putea duce la bun sfârșit contractul, în condițiile în care acesta este unul de mici dimensiuni (3 autobuze).

Relevant în cauză este și faptul că ofertanta contestatoare nu aduce niciun fel de dovezi din care să rezulte indubitabil că pe piața de profil,

prețurile sunt mai mari decât cel ofertat de contestatoare. Comparația cu propria-i ofertă este nerelevantă, în condițiile în care participarea la procedură a fost una redusă.

În consecință, luând în considerare cele mai sus menționate, în temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge, ca nefondată, contestația formulată de SC ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL, în contradictoriu cu ORAȘUL DĂBULENI.

Având în vedere soluția pronunțată pe fond, în temeiul art. 67 din codul de procedură civilă, va admite cererea de intervenție accesorie formulată de SC BMC TRUCK & BUS SA.

Pentru aceste motive,
în baza legii și a mijloacelor de probă aflate la dosar,

CONSILIUL DECIDE:

În temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, respinge, ca nefondată, contestația formulată de SC ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL, în contradictoriu cu ORAȘUL DĂBULENI.

În temeiul art. 67 din codul de procedură civilă, admite cererea de intervenție formulată de către SC BMC TRUCK & BUS SA.

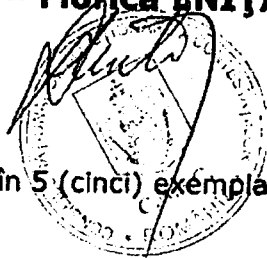
Prezenta decizie este obligatorie pentru părțile cauzei, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere în termen de 10 zile de la comunicare.

PREȘEDINTE,
Doina – Florica ENIȚĂ

MEMBRU,
Dan TRĂSNEA

MEMBRU,
Daniela NANU



Handwritten signature of Dan TRĂSNEA

Handwritten signature of Daniela NANU

Redactată în 5 (cinci) exemplare, conține 37 (treizeci și șapte) pagini.





KARSAN
Hasanağa Organize Sanayi Bölgesi, Sanayi
Caddesi 16225 Nilüfer – Bursa - Turkey

Technical and commercial offer
KARSAN
High voltage Lithium-Ion battery system for E-bus 10m

| Name or Sub-Operation | Activity / Deliverable | Details |
|--|--|---|
| Design & drawings | System design & review | BOM system review, sending documentation package + doc review, CAN interface definition (message, ID, freq), EMC, calibration review (MBMS + BMS, current limitation, Nr string.) |
| | Mechanical architecture study & interface drawings | Study architecture of FP pack in customer environment (fixation points, pack mounting, wiring lengths -routing- support). |
| | | Iteration w/wh customer |
| | | Delivery of Interface drawing validated by customer. |
| | Power cables design & drawing (in option) | Length adaptation of existing reference |
| New cable (length & connector) | | |
| Communication Harness design & drawing (in option) | New design adapted to customer specification | |
| | Length adaptation of existing reference | |
| Commissioning | Start-up of 1st system | Pre-Installation review + start of 1st system at customer site (travel cost to be added depending on customer's location) |
| Test & Validation | Validation of system integration @customer | Standard test plan on customer vehicle in Europe (travel cost to be added depending on customer's location) |

4.2 PRICE AND WARRANTY

The prices are described below:

| | PRIMA (SAP) | | | | | |
|---|----------------|-----|------------------|---------------------|-----|------------------|
| | PROTOTYPE 2021 | | | SOP 2021 - 11 units | | |
| | Unit Price | Qty | Total Price | Unit Price | Qty | Total Price |
| PRIMA / module (BMS, HCU) set of cabling | 99 400 € | 1 | 99 400 € | 99 400 € | 1 | 99 400 € |
| PRIMA / Main Controller | 1 500 € | 1 | 1 500 € | 1 500 € | 1 | 1 500 € |
| System integration (travel cost for prototype system) | 35 000 € | 1 | 35 000 € | | | |
| PRIMA / battery system | | | | | | |
| Total | | | 135 900 € | Total | | 100 900 € |

| | FLX / BATTERY SYSTEM (SAP) | | | | | |
|---|----------------------------|-----|------------------|---------------------|-----|-----------------|
| | PROTOTYPE 2021 | | | SOP 2021 - 11 units | | |
| | Unit Price | Qty | Total Price | Unit Price | Qty | Total Price |
| FLX / module (BMS, HCU) set of cabling | 74 550 € | 1 | 74 550 € | 74 550 € | 1 | 74 550 € |
| FLX / Main Controller | 1 500 € | 1 | 1 500 € | 1 500 € | 1 | 1 500 € |
| System integration (travel cost for prototype system) | 35 000 € | 1 | 35 000 € | | | |
| FLX / battery system | | | | | | |
| Total | | | 111 050 € | Total | | 76 050 € |

*Additional System integration support on site for 1000€, per day, excl. travel and expenses.

* System integration support including:

- See above 4.1 on site installation/integration/ commissioning resource plan
- Project management
- Battery system integration: Drawing review of the mechanical and electrical battery integration in the customer system

Limited to considerations directly related to the battery system or parts

- On site: Commissioning phase (up to 2 days):
 - o Support for the CAN communication interface with the battery (limited to Forsee Scope of CAN communication of the battery)
 - o Pre-check by monitor session to secure well connected and communicating system before going on site. Maximum 2 remote sessions
 - o Support to check:
 - Quality and execution of the wiring and connections of the battery system
 - CAN communication connections, debug communication connections
 - Make sure that everything of the battery is running properly in the customer system

Note that:

- The battery system has to be fully connected and operational.
- Our engineer can start working on the system immediately without waiting hours
- Customer has to organize the presence or direct availability of engineers capable of operating and working on all other relevant systems or parts, such that the battery system can be tested on all pre-agreed parameters and performances.
- The debugging is on a last level of clearance level and needs minor adjustments only.

4.3 BATTERY SYSTEM AVAILABILITY AND LEADTIME

The battery pack FLEX 7 of the battery system proposed in this offer is produced at Forsee Power's production facility of Chasseneuil-du-Poitou, France.

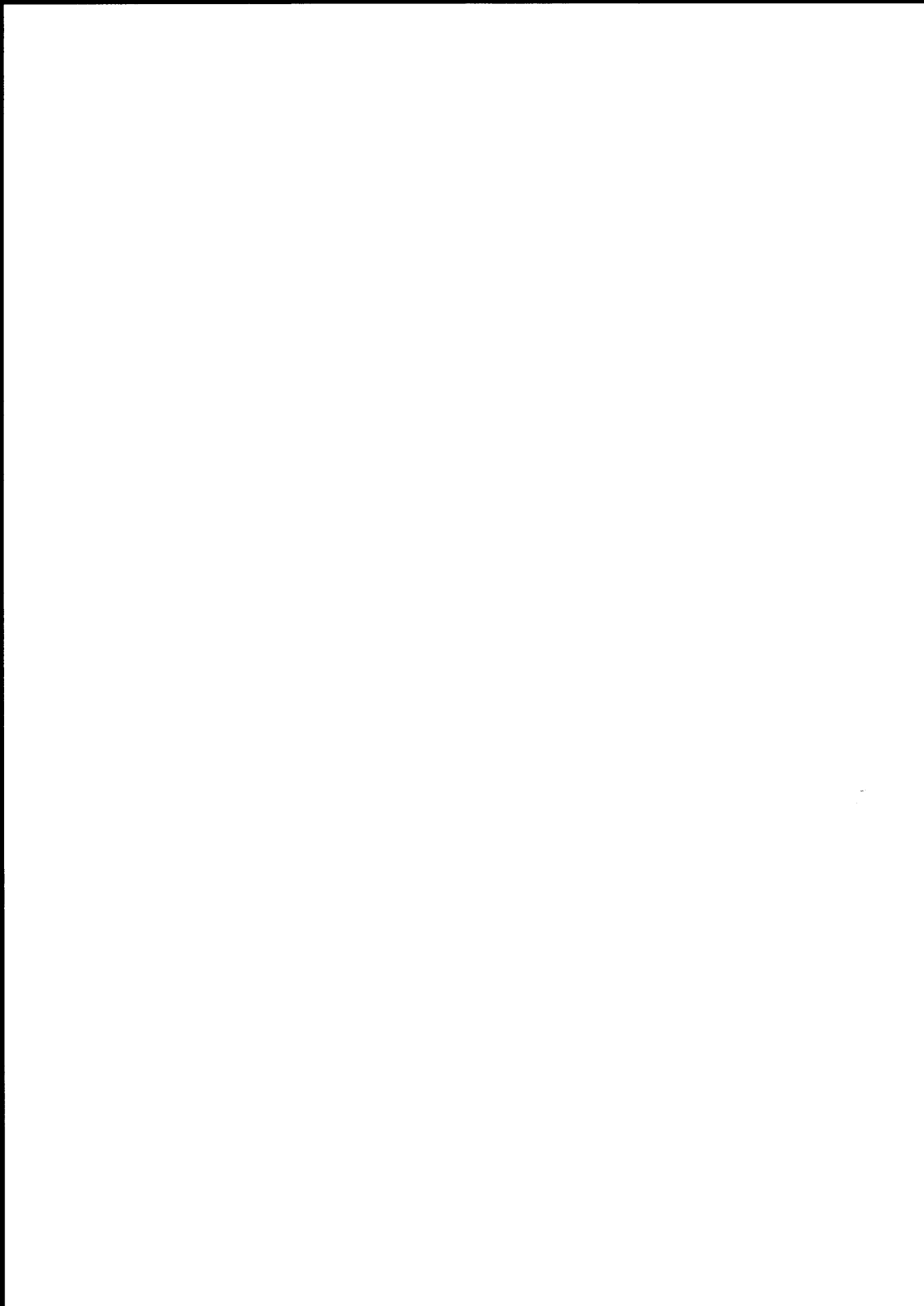
Lead time for such system is 4 months from receipt of Purchase Order.

Final delivery timing can only be confirmed upon receipt of Purchase Order and design freeze.

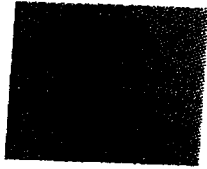
4.4 TERMS AND CONDITIONS

4.4.1 COMMERCIAL TERMS

- This price includes only the components described in section 4.1 of this document ("scope of supply").
 - All prices quoted in Euros, excluding VAT and any withholding taxes or duties (if applicable)
- All prices are quoted EXW FORSEE POWER site, Chasseneuil-du-Poitou, France. Prices are subject to adjustment in case of significant variation in currency exchange rate (\$/€), raw material cost, or other non-predictable variation
- Payment schedules:
 - o First prototype or without forecast: 100% at purchase order
 - o Series with forecast: 50 % before delivery, 50% after delivery
 - Payment terms: 30 days from invoicing date
 - This proposal is valid 3 months



confidential



Karsan Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.S.
Hasanaga Organize Sanayi Bölgesi Sanayi Cd. 16225
Nilüfer Bursa Turkey
Attn.: Mr. Savas Aydin; Mr. Capatay Uysal

Abteilung [Redacted]
Von [Redacted]
Telefon [Redacted]
E-Mail [Redacted]
Datum 17.12.2019

Quotation: 0878_Karsan [Redacted] System

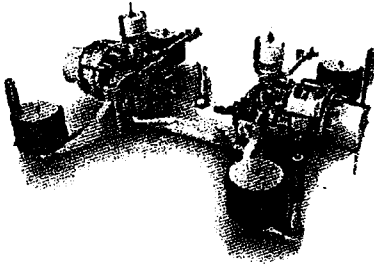
Dear Gentlemen,

Herewith we commit you our updated offer for our [Redacted] system according to our common ongoing discussions about [Redacted] mobility solutions.
As mentioned during our discussion we are able to deliver a complete [Redacted] Driveline System which includes [Redacted] electric driven axle + 2x Inverter [Redacted] M30+ Traction Control Unit [Redacted].



1 - Offer:

1.1 - System Scope of Supply



2.1 - Hardware:

- - 400 Volts
- B Hardware (according SAE - J1939)
- 2x Inverters M30

Axle with 400 Volts electro motors

Including:

- Brake Knorr SB 7000 series
- Continuous wear sensor
- Brake cylinders -24/24"
- Optional suspension arms standard layout
- Optional shock absorbers & air bellows
- Optional longitudinal rods & v - rods
- F2F dimension: 1889mm
- According Installation drawing

2.2 - Software:

Standard Functions

Identification of driver's request

- Direction of travel
- Setting off, driving
- Recuperation

Consideration of ABS

Traction control

**Component protection
(Torque, speed, temperature)**

Interface to driveline energy management

Interface to

Optional Functions (additional costs)

• Creeping

• EasyStart function

- EasyStart or

Ready-4-brake release

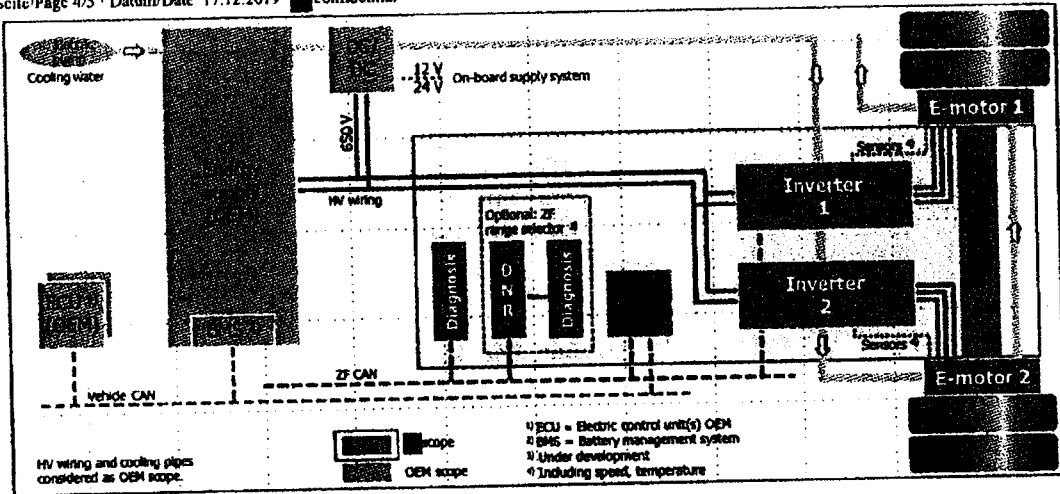
• Cruise Control

- TempoSet

- Tempomat

- Tempomat with recuperation

• Acceleration limiter



Prototype Price for [redacted] System:

1-3 units 29.987,- € ea

Cost for packing, application, documentation, software adaptation and installation check by [redacted] technician included in the price of the first prototype unit.

Serial Price Indication for [redacted] System:

| | |
|---|---------------|
| Serial Price for [redacted] System | |
| 1-50 units p.a. | 26.500,- € ea |
| 51-100 units p.a. | 26.300,- € ea |
| 101- 200 units p.a. | 26.100,- € ea |
| >200 units p.a. | 26.000,- € ea |

- Standard Software Functions are included in the offered price

3 – Documentation and application costs / prototype activities

3.1 – Prototype price includes costs for documentation/commissioning/installation check by [redacted] including cost for one flight of Engineer for Installation check and – approval. In case, more travels are necessary, we reserve the right to charge it separately.

Remark:

Responsible for ECE Power Curve as well Electromagnetic Compatibility is the OEM or the Electric System Supplier.

3.2 - Prototype status:

The product shall have prototype status until volume production approval by [redacted]

4 - Terms and conditions of the present offer:

- Packaging : wooden box 230x 190x 106 cm (): 220,- €
- Terms : FCA - Incoterms 2010
- Offer validity : Dec. 31st 2020
- Economics : 2019
- VAT : not included in above prices

5 - Payment : as currently in use

6 - Warranty

The warranty covers two years and/or 200 000 km as of vehicle registration date, whatever occurs first. It ends 30 months after provision of the unit (date of shipment ex Plant).
Installation and removal costs, as well as costs for towing, transport or standstill, are not covered by the warranty.

7 - Delivery Time

Prototype to be delivered at the earliest 12 weeks after technical specifications are set and order is received.

8 - Release, I-FMEA

will grant delivery approval only once the initial installation inspection has been carried out by and once required measures have been implemented.

To exclude possible faults/malfunctions and the resulting consequential damage, in particular personal injury, we strongly recommend the performance of an I-FMEA. Should the I-FMEA not be performed, we cannot assume any liability for faults/malfunctions that could have been detected had the I-FMEA been properly performed.

9 - General Conditions:

This offer is subject to the conditions specified herewith. For what not covered by the present offer, the International Terms and Conditions (effective from 02/2018) attached

We remain entirely at your disposal for any question you might have.

Kind regards

Commercial Vehicle Technology
Axle & Transmission Systems for Buses and Coaches

Global Key Account Manager

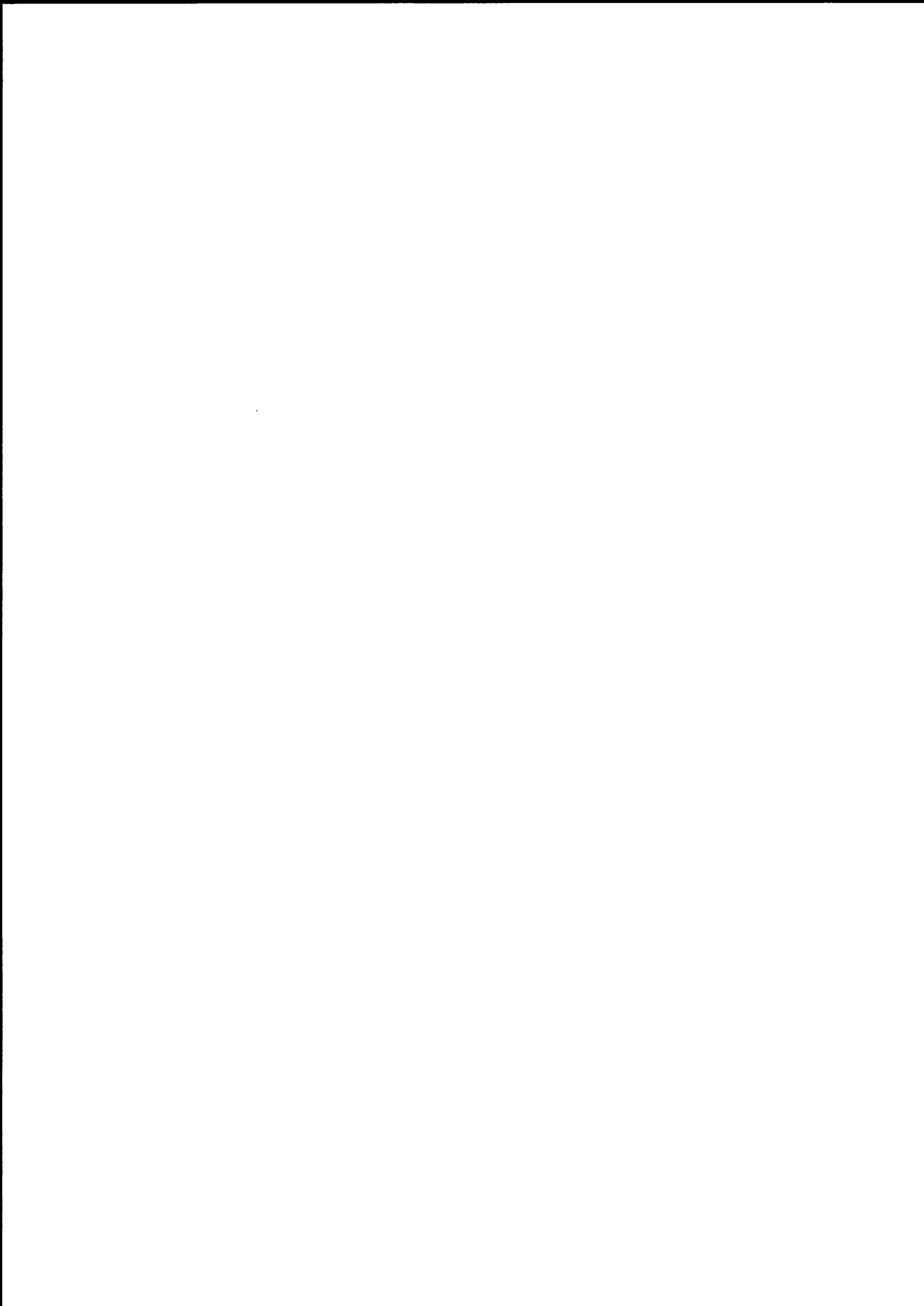
KeyAccount Manager



EVALUARE TEHNICA BMC - DOSAR NR.2.

Ordin ANAP nr.1581/2018 - ANEXA Nr.3

| ofertant | Cerința minimă din caietul de sarcini/ Formular Propunere tehnică/ Fisa de date a achiziției | Referința din caietul de sarcini pentru cerința minimă | Referința din propunerea tehnică unde sunt reflectate informațiile | Rezultatul evaluării |
|----------------------------------|--|--|--|-----------------------------------|
| <p>2. BMC TRUCK & BUS SA</p> | <p>Propunerea tehnică se va prezenta la rubrica special prevăzută în S.E.A.P. în acest sens, respectiv: „Documente de calificare și propunere tehnică” și va include:</p> <p>a) Formularul de Propunere Tehnică (conform formularului pus la dispoziție în Secțiunea Formulare de Autoritatea contractantă) incluzând toate informațiile solicitate;</p> <p>cauți de sarcini nr.62571/17.07.2020 Revizia 1</p> | <p>Informații prezentate în propunerea tehnică pentru demonstrarea îndeplinirii cerinței minime</p> | <p>Evaluarea informațiilor prezentate în propunerea tehnică în raport cu cerința minimă solicitată în caietul de sarcini</p> | |
| | <p>3. Descrierea produselor solicitate</p> <p>Autobuzele electrice vor îndeplini condițiile legate de fiabilitate, securitate, confort, protecție ambientală la nivelul normelor europene actuale și vor asigura o fiabilitate ridicată, o mentenanță scăzută și o accesibilitate ușoară la agregate.</p> <p>Prin asigurarea funcției de autodiagnoză, prin fiabilitatea echipamentelor și prin calitatea materialelor utilizate la fabricarea și echiparea autobuzelor electrice nu va fi necesară revizia zilnică. Vor fi admise verificări zilnice pentru integritatea autobuzelor electrice în ansamblu și verificări ale sistemelor mecanice și electrice ce concurează la siguranța circulației.</p> <p>Autobuzele electrice vor fi realizate în conformitate cu legile adoptate cu privire la accesul în autobuzele electrice a persoanelor cu dizabilități, respectiv: Ordinul ministrului dezvoltării regionale și administrației publice nr. 189/2013 pentru aprobarea reglementărilor tehnice "Normativ privind</p> | <p>3. Descrierea produselor solicitate pag. 4-8</p> <p>-precizeaza că: Autobuzele electrice oferite îndeplinesc condițiile legate de fiabilitate, securitate, confort, protecție ambientală la nivelul normelor europene actuale și asigură o fiabilitate ridicată, o mentenanță scăzută și o accesibilitate ușoară la agregate. Prin asigurarea funcției de autodiagnoză, prin fiabilitatea și echiparea autobuzelor electrice nu este necesară revizia zilnică. Sunt admise verificări zilnice pentru integritatea autobuzelor electrice ce concurează la siguranța circulației.</p> <p>Autobuzele electrice sunt realizate în conformitate cu legile adoptate cu privire la accesul în autobuzele electrice a persoanelor cu dizabilități, respectiv: Ordinul ministrului dezvoltării regionale și administrației publice nr. 189/2013 pentru aprobarea reglementărilor tehnice "Normativ privind adaptarea</p> | <p>formular - PROPUNERE TEHNICA pag. 1-85 ANEXE pag. 86-790</p> <p>conform cerinței CS</p> | <p>cerința minimă îndeplinită</p> |



| | | |
|---|--|--|
| <p>adaptarea clădirilor civile și spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap, indicativ NP 051-2012 - Revizuire NP 051/2000" și Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată, cu modificările și completările ulterioare și Regulamentul 107 CEE-ONU).</p> <p>Autobuzele vor avea o capacitate de transport de minim 70 persoane din care minim 27 pe scaune (calculată la 0,125m2 / calator in picioare, conform CEE-ONU R 107), plus conducătorul auto.</p> <p>Furnizorul poate suplimenta numărul de locuri pentru călătorii din autobuzul electric prin montarea de scaune rabatabile. Accesie scaune rabatabile vor fi amplasate în sectorul pentru persoanele cu dizabilități.</p> | <p>clădirilor civile și spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap, indicativ NP 051-2012 - Revizuire NP 051/2000" și Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată, cu modificările și completările ulterioare și Regulamentul 107 CEE-ONU).</p> <p>Autobuzele oferite au o capacitate de transport de 91 persoane (din care 29 pe scaune (calculată la 0,125m2 / calator in picioare, conform CEE-ONU R 107), plus conducătorul auto.</p> <p>Avenit posibilitatea sa suplimentam numărul de locuri pentru călătorii din autobuzul electric prin montarea de scaune rabatabile. Accesie scaune rabatabile vor fi amplasate în sectorul pentru persoanele cu dizabilități.</p> | <p>-Anexa 30 -Certificat de conformitate (COC) pentru omologarea autobuzului electric model GIRANTION electric, tip GT/6129HE-VR, din 10.08.2020 -produsător din CHINA +Anexa Raport testare</p> |
|---|--|--|

Lin



| | | | | |
|---|--|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> SR IHD-478 2.1 SI 2002 Clasificarea condițiilor de mediu umiditate. Regulamentul 1765/2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului 339/93. HG 394/2016 Normele metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului sectorial/norudului cadru din Legea 99/2016 privind achizițiile sectoriale. Legea securității și sănătății în muncă 319/2006, cu toate modificările și completările ulterioare. <p>Dacă în momentul depunerii ofertei unele din actele normative au fost modificate sau abrogate, condițiile pe care etrebuie să le îndeplinească autobuzele oferite se vor adapta în consecință.</p> <p>NOTĂ: Orice referire din caietul de sarcini, la o marcă, denumire, produs sau producător se va înțelege ca fiind însoțită de sintagma "sau echivalent".</p> <p>caiet de sarcini nr 62571/17.07.2020 Revizia 1</p> | <p>3.4. Produsele solicitate și operațiunile cu titlu accesoriu necesar a fi realizate</p> <p>a. autobuze noi de cca. 12m (solo) cu sistem de propulsie electrică - 30 buc.</p> <p>b. stații de încărcare lentă - ofertantul declarat câștigător va livra împreună cu autobuzele electrice, și va sprijini utilizatorul cu instalarea și punerea în funcțiune, stațiile de încărcare lentă cu numărul de autobuze livrate.</p> <p>Eventualele lucrări de construcție aferente instalării (sapături, fundație, postament de beton, bransamente electrice) vor fi realizate de utilizator/părți terțe în afara contractului ce face obiectul prezentului Caiet de sarcini, pe baza unui proiect</p> | <p>3.4. Produsele solicitate și operațiunile cu titlu necesariu necesar a fi realizate</p> <p>pag.9-10</p> <p>-preveizeaza: Produsele oferite și operațiunile cu titlu accesoriu pe care le vom realiza a. autobuze noi, marca GRANTON tip GTZ6129BEVR cu lungime de 12.070 metri (solo) cu sistem de propulsie electrică - 30 buc.</p> <p>b. stații de încărcare lentă - S.C. BMC TRUCK & BUS S.A. livrează împreună cu autobuzele electrice, și sprijină utilizatorul cu instalarea și punerea în funcțiune, stațiile de încărcare lentă care asigură un număr de posturi de încărcare lentă egal cu numărul de autobuze livrate.</p> <p>Eventualele lucrări de construcție aferente instalării (sapături, fundație, postament de beton, bransamente electrice) vor fi realizate de utilizator/părți terțe în afara contractului ce face obiectul prezentei achiziții, pe baza unui proiect tehnic realizat de</p> | <p>conform cerinței CS</p> <p>-Anexa 7 -Statie de incarcare lenta. -marca HICONJCS, model HK-60-BEEL, 60 kw, cu conector de incarcare</p> | <p>cerinta minima indeplinita</p> <p>cerinta minima indeplinita</p> |
|---|--|---|---|---|



| | | | |
|---|---|---|----------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Aplicațiile software pentru verificarea consumului de energie electrică; • Aplicațiile software pentru instalația de climatizare și încălzire; • Aplicațiile software pentru instalația centralizată de ungere (dacă este cazul); • Echipamentul hardware și aplicațiile software pentru compatibilizarea sistemului CGMT cu sistemul de computer situate la locurile de descărcare a datelor; • Echipamentul hardware și aplicațiile software pentru diagnoza, reglarea și ștergerea defecțiunilor memorate; • Echipamentul hardware și aplicațiile software pentru diagnoză separat pentru subsansamblurile asigurate de către subfurnizorii producătorului și care nu sunt integrate în sistemul general de gestionare și diagnoză electronică a autobuzelor electrice; • Toate aplicațiile software vor fi livrate cu softul de bază și licențele de memorie, etc.) și vor fi update-ate pe cheltuiala ofertantului pe toată durata de viață a autobuzelor electrice; • Aplicațiile software dedicate informării vor livra rapoarte pe baza informațiilor stocate care vor putea fi descărcate în formate compatibile CSV, XML, XLS. | <p>Aplicațiile software pentru verificarea consumului de energie electrică;</p> <p>Aplicațiile software pentru instalația de climatizare și încălzire;</p> <p>Aplicațiile software pentru instalația centralizată de ungere ;</p> <p>Echipamentul hardware și aplicațiile software pentru compatibilizarea sistemului CGMT cu sistemul de computer situate la locurile de descărcare a datelor.</p> <p>Echipamentul hardware și aplicațiile software pentru diagnoza, reglarea și ștergerea defecțiunilor memorate;</p> <p>Echipamentul hardware și aplicațiile software pentru diagnoză separat pentru subsansamblurile asigurate de către subfurnizorii producătorului și care nu sunt integrate în sistemul general de gestionare și diagnoză electronică a autobuzelor electrice;</p> <p>Toate aplicațiile software sunt livrate cu softul de bază și licențele și vor fi update-ate pe cheltuiala noastră pe toată durata de viață a autobuzelor electrice;</p> <p>Aplicațiile software dedicate informării livrează rapoarte pe baza informațiilor stocate care pot fi descărcate în formate compatibile CSV, XML, XLS.</p> | <p>Autobuze electrice cu lungime de 12,070 metri, marca GRANTON tip GTZ6129BEVR cantitate: 30 Durata garanție: 8 ani sau 800.000 de km , conform punct 3.5.1</p> <p>Statii incarcare lenta cantitate: 30 Durata garanție: 5 ani Conform pct. 3.5.1</p> <p>Statii de incarcare rapida cantitate: 7 Durata garanție: 5 ani Conform pct. 3.5.1</p> | <p>conform cerinței CS</p> |
| <p>3.4.1.1. Autobuze electrice cu lungime de cca 12 m</p> | <p>conform cerinței CS</p> | <p>3.4.1.2. Statii incarcare lenta</p> | <p>conform cerinței CS</p> |
| <p>3.4.1.3. Statii de incarcare rapida</p> | <p>conform cerinței CS</p> | <p></p> | <p></p> |

