

Acestea vor asigura o autonomie **de minimum 200 km** între doua încărcări succesive, la o viteză medie de deplasare de 30 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 cu pasageri.

Bateriile vor fi de ultimă generație, cu tehnologie Lithium Ion sau echivalent, cu o densitate mare a energiei înmagazinate, respectiv cu un volum și o masă minimă pentru realizarea autonomiei solicitate, cu o siguranță maximă în exploatare în condițiile climatice în care vor funcționa.

Bateriile trebuie să fie ușor de întreținut. Termenul de garanție va fi de minim 5 ani, termen în care acestea își vor păstra o capacitate de înmagazinare a energiei de minim 80 % din capacitatea inițială.

Dacă după o lună de încărcare la capacitatea maximă a bateriilor, în condiții de exploatare normală a autobuzelor electrice, capacitatea de încărcare a bateriilor scade sub valoarea de 80 %, valoare rezultată din analiza datelor comunicate prin sistemul de monitorizare a energiei înmagazinate în baterii, acestea vor fi clasificate ca neconforme, iar ofertantul declarat câștigător va avea obligația de a înlocui bateriile respective în perioada de garanție.

Se admite și soluția cu o parte de baterii detașabile (ușor de montat și demontat) necesare sau nu a fi atașate, în funcție de nevoile de climatizare.

Bateriile electrice vor permite o încărcare rapidă (în 10 - 30 minute) și o încărcare lentă (în maxim 6 ore), fără să își piardă calitățile funcționale. Numărul minim de cicluri încărcare / descărcare: minim 3000.

Furnizorul va asigura schimbarea bateriilor (contra cost) după cei minim 5 ani de utilizare garantată și la cererea utilizatorului le va prelua pe cele vechi (dacă utilizatorul dorește acest lucru). Calitatea noilor baterii va fi la nivelul tehnologiei la zi în domeniu.

Tipul, numărul și caracteristicile tehnice (raportul energie / masă, etc.) ale bateriilor electrice va fi ales de către producătorul autobuzelor electrice, astfel încât să asigure funcționarea sigură a acestora, respectiv o autonomie de transport de minim 200 km în cele mai defavorabile condiții (încărcare maximă, temperatură din intervalul de operare la care consumul de energie electrică necesar pentru încălzire / climatizare este maxim).

Ofertantul va prezenta un buletin de măsurători din care să reiasă consumul specific înregistrat pentru ciclul de deplasare SORT 1 ("Standardised On-Road Test cycles" - ciclul 1, heavy urban) emis de un laborator acreditat din UE.

Ofertantul va furniza o soluție de echipare cu baterii a autobuzelor electrice, astfel încât masa și volumul bateriilor să fie cât mai reduse, în favoarea unui număr cât mai mare de călători transportați.

Nivelul de încărcare a bateriilor va fi gestionat on line prin intermediul unui software specializat care va asigura managementul acestora pentru utilizarea optimă pe toată durata de viață.

Suportul și carcasa bateriilor electrice vor fi realizate din materiale ignifuge, neinflamabile și/sau cu autostingere. Deconectarea electrică a bateriilor va fi realizată cu un întrerupător general de electricitate amplasat imediat după borna pozitivă a bateriilor electrice.

C.4.4. Autonomia autobuzelor electrice

Este necesar ca autobuzele electrice să ofere o autonomie de transport de **minimum 200 km între doua încărcări succesive, la o viteză medie de deplasare de 30 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.

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

Pentru a demonstra autonomia, Ofertantul va prezenta testul standardizat tip SORT 1 din care să reiasă consumul de energie specific exprimat în kWh / 100 km.

C.4.5. Încărcarea bateriilor electrice. Modurile de încărcare (lentă și rapidă)

- 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

Anexa nr. 7

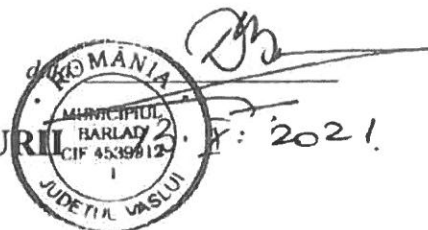
Extras din Raportul procedurii nr. 43619/08.10.2021 din procedura organizata de Municipiul Barlad, conform anunt de participare SEAP nr. CN1028351/12.02.2021



Nr. 43619 din 08.10. 2021

APROBAT
PRIMAR
Av. Dumitru Boros

RAPORTUL PROCEDURII



1. REFERINTE:

Procedura aplicata: licitatie deschisa

Cod unic de identificare a achiziției: 4539912_2021_PAAPD1166806.

Contract de furnizare: autobuze electrice echipate cu sisteme GPS și sistem de informare călători pentru proiectul "Dezvoltarea sistemului public de transport în comun în municipiul Bârlad prin achiziția de autobuze electrice în scopul reducerii emisiilor de carbon",

Coduri CPV: principal: 34144910-0 - Autobuze electrice

secundare: 38112100-4 – Sisteme de navigare și de poziționare globală (GPS sau echivalente); 30231300-0 – Ecrane de afișare.

Valoare estimata: 17.991.801,40 lei fara TVA

Anunt de participare:

- pe site-ul www.e-licitatie.ro anuntul de participare CN1028351 din 12.02.2021, cu eratele EN1026430 / 09.03.2021 si EN1026804 / 23.03.2021.

- pe site-ul <http://ted.europa.eu> anuntul de participare 2021/S 031-076642 din 15.02.2021 cu eratele 2021/S 048-120579 din 10.03.2021 si 2021/S 058-146607 din 24.03.2021

2. INFORMATII GENERALE DESPRE PROCEDURA DE ATRIBUIRE

2.1. Legislatia aplicabilă

- Legea privind achizițiile publice nr 98/2016, cu modificarile si completarile ulterioare
 - Legea privind remediile si caile de atac in materie de atribuire a contractelor de achizitie publica, a contractelor sectoriale si a contractelor de concesiune de lucrari si concesiune de servicii, precum si pentru organizarea si functionarea Consiliului National de Solutionare a Contestatiilor nr 101/2016, cu modificarile si completarile ulterioare;
 - H.G. nr. 395/2016 pentru aprobarea normelor de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achizitie publica/acordului cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificarile si completarile ulterioare.
 - Ordinele si Instructiunile ANAP emise in vederea aplicarii prevederilor legale (www.anap.gov).
- Sunt aplicabile prevederile actelor normative valabile / în vigoare la data transmiterii documentatiei de atribuire in SEAP.

3.2.5. Aplicarea criteriului de atribuire și stabilirea clasamentului ofertanților

Procesul de evaluare s-a realizat cu sprijinul expertului cooptat pentru evaluarea propunerilor tehnice Mihaila Ioan, din partea furnizorului de servicii de consultant SC PENCRAFT SRL, numit prin Dispoziția Primarului nr. DP 586 din data 07.04.2021 și înregistrările se bazează pe informațiile reflectate în rapoartele expertului cooptat:

- Raport initial inregistrat la nr. 34958/19.08.2021 si
- Raportul final inregistrat la nr. 39188/15.09.2021),

asa cum au fost specificate in procesele verbale al ședințelor de evaluare a propunerilor tehnice.

Criteriul de atribuire este aplicat doar ofertelor admisibile si luând în considerare informațiile prezentate de Ofertanți în oferta (propunerea tehnica si propunerea financiara) și documentele care însoțesc oferta.

Informații detaliate privind aplicarea factorilor de evaluare din cadrul criteriului de atribuire care privesc aspecte de natură tehnică se regăsesc în procesul verbal nr. 6 privind evaluarea conformității propunerilor tehnice cu prevederile caietului de sarcini și, după caz, cu factorii de evaluare, inregistrat la nr. INT 2705 din data de 20.09.2021, care conține rezultatul evaluării propunerilor tehnice și este parte a dosarului achiziției, astfel:

Nr. crt	Factori de evaluare aferenți componentei tehnice	Punctaj maxim alocat in DA	Punctaj acordat		
			Oferta ANADOLU AUTOMOBIL ROM S.R.L	Oferta BMC TRUCK & BUS S.A.	Oferta SOLARIS BUS & COACH sp. z. o. o
1	Componenta tehnică 1 – Garanția extinsa pentru bateria electrică	15	15	15	0 <i>Obs: In SEAP s-a introdus valoarea de 0,01, val.0 nefiind acceptata de sistem</i>
2	Componenta tehnică 2 – Autonomia extinsa a autobuzului electric (A)	15	15	15	0,30
3	Componenta tehnică 3 – Consum energetic conform SORT 2	15	15	13,92	12,25
4	Componenta tehnica 4 – Cost de mentenanță pe an	5	3.11	5	1,12
TOTAL		50	46,84	48,92	13,67

Informații detaliate privind aplicarea factorilor de evaluare din cadrul criteriului de atribuire care privesc „pretul ofertei” se regăsesc în procesul verbal nr. 7 privind evaluarea propunerilor financiare, inclusiv verificarea conformității acestora cu propunerile tehnice, inregistrat la nr. INT 2828 din data de 29.09.2021, care conține rezultatul evaluării propunerilor financiare și este parte a dosarului achiziției, astfel:

Factor de evaluare	OFERTANTI		
	ANADOLU AUTOMOBIL ROM S.R.L	BMC TRUCK & BUS S.A.	SOLARIS BUS & COACH sp. z. o. o
Pretul ofertei Lei fara TVA	15.000.000	16.250.000	17.990.000
Punctajul corespunzator pretului ofertei	50	46,15	41,69

Anexa nr. 8

Extras din Raportul procedurii nr. 37669/23.09.2021, in procedura organizata de Orasul Rovinari conform anunt de participare SEAP nr. CN1032881/13.07.2021



**JUDEȚUL GORJ
ORAȘUL ROVINARI**

Str. Florilor, Nr.2
Tel.: 0253/371011, fax: 0253/371004
Web.: www.primariarovinari.ro
E-mail: office@primariarovinari.ro

Nr.37.669 din 23.09.2021

Aprobat,
Ordonator Principal de Credite,



RAPORTUL PROCEDURII

1. Referințe:

Procedura de atribuire: procedura simplificata;
Cod unic de identificare a achizitiei: 505752020211;
Contract de achizitie publica/Acord-cadru de: Achizitie autobuze electrice cu statii de incarcare si sistem e-ticketing
Cod/Coduri CPV: 34144910-0, 31682530-4;
Anunț de participare simplificat: CN1032881/13.07.2021;
Valoarea estimată a achizitiei: 6.775.833,42 lei fara T.V.A.;

2. Informatii generale despre procedura de atribuire

2.1. Legislatia aplicabila

Procedura de atribuire s-a organizat in conformitate cu legislatia in vigoare in domeniul achizitiilor publice in Romania la momentul lansarii procedurii de atribuire, dupa cum urmeaza:

- ✓ Legea nr.98/2016 privind achizitiile publice, cu modificarile si completarile ulterioare;
- ✓ 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, cu modificarile si completarile ulterioare;
- ✓ H.G. nr.395/2016 privind aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achizitie publica/acordului cadru din Legea nr.98/2016 privind achizitiile publice, cu modificarile si completarile ulterioare;
- ✓ Ordinul nr.1581/2018 privind aprobarea formularelor standard ale proceselor verbale intermediare de evaluare aferente procedurilor de atribuire a contractelor/acordurilor cadru sectoriale si a contractelor de concesiune de lucrari si concesiune de servicii;

2.2. Procedura de atribuire

Procedura de atribuire aplicata pentru atribuirea contractului de achizitie publica/incheierii acordului-cadru este licitatie deschisa.

Procedura de atribuire a fost initiata in SRAP prin publicarea anuntului de participare si a documentatiei de atribuire.

3. Modul de desfasurare a procedurii de atribuire

Comisia de evaluare responsabila de evaluarea ofertelor primite si aplicarea criteriului de atribuire stabilit in anunțul de participare si documentatia de atribuire a fost numita prin Decizia autoritatii contractante nr.494 din 02.08.2021.

3.1. Accesarea ofertelor

Accesarea ofertelor a avut loc la adresa www.e-licitatie.ro - SICAP la data de 10.08.2021, ora 15:00 in prezenta membrilor comisiei de evaluare, dupa cum urmeaza:

- Negreanu Gheorghe - Președinte cu drept de vot
- Cretu Ancuta - Membru
- Diaconu Maria Amelia - Membru
- Bors Daniela - Membru
- Scornea Siminel - Membru

Asa cum rezulta din accesarea ofertelor, au depus oferta urmatoorii operatori economici:

1. ANADOLU AUTOMOBIL ROM S.R.L. - 06.08.2021, ora 10:19;
2. BMC TRUCK&BUS S.A. - 10.08.2021, ora 13:46

Lista documentelor depuse de operatorii economici si datele principale ale ofertei:

1. DUAE

2. Propunere tehnica

3. Propunere financiara

3.2. Procesul de evaluare a ofertelor

3.2.1. Calificarea ofertantilor

Comisia de evaluare a verificat indeplinirea conditiilor de participare si a cerintelor minime asociate, prin verificarea informatiilor preliminare prezentate de ofertanti in DUAE si in documentele ce il insoteau identificate in ofertele prezentate in raport cu conditiile de participare si cerintele minime asociate din anunțul de participare simplificat si documentatia de atribuire.

Procesul de verificare a fost detaliat in procesul-verbal privind evaluarea garantiei de participare, a informatiilor din DUAE si a documentelor care il insotesc, precum si indeplinirea cerintelor de calificare nr.30652 din 17.08.2021 care este parte a dosarului achizitiei.

In urma verificarii indeplinirii conditiilor de participare si a cerintelor minime asociate, urmatorii ofertanti au indeplinit conditiile de participare:

Nr. crt.	Ofertant	Motivele care au stat la baza deciziei
1	ANADOLU AUTOMOBIL ROM S.R.L.	Cerinte indeplinite conform art.132, alin.1 din I.I.G. 395/2016.
2	BMC TRUCK&BUS S.A.	Cerinte indeplinite conform art.132, alin.1 din H.G. 395/2016.

In urma verificarii indeplinirii conditiilor de participare si a cerintelor minime asociate, ofertele nu au fost declarate inacceptabile/neconforme/neadecvate de catre comisia de evaluare.

3.2.2. Evaluarea propunerilor tehnice

Propunerile tehnice au fost evaluate de comisia de evaluare in raport cu cerintele minime din Caietul de sarcini si fisele tehnice, pe baza informatiilor prezentate in propunerea tehnica, iar rezultatul si procesul evaluarii se regasesc in Procesele-verbale nr.33612 din 01.09.2021 si nr.36445 din 19.09.2021 precum si anexele acestora, ce sunt parte a dosarului achizitiei.

Comisia de evaluare, in urma evaluarii propunerii tehnice depuse de BMC TRUCK&BUS S.A., a constatat urmatoarele:

- ✓ operatorul economic in cadrul Fisei Tehnice pentru Statia de incarcare rapida, punctul 2.5 Voltaj la iesire, a ofertat 500-750 VDC in loc de 400-1200 VAC. Curentul de iesire ofertat este curent continuu in loc de curent alternativ, asa cum a fost impus ca si cerinta minima prin fisa tehnica a echipamentului in cauza si raspunsul la clarificarile solicitate in cadrul documentatiei de atribuire, postate in SEAP in sectiunea dedicata. De asemenea, tipul de curent de iesire, respectiv curent continuu rezulta si din specificatiile tehnice ale statiei de incarcare rapida cu pantograf, respectiv iesire nominala DC(curent continuu) si incarcator, pol negativ si pozitiv DC (curent continuu);
- ✓ operatorul economic nu a prezentat, in cadrul Fisei Tehnice pentru Sistem de e-ticketing si informare calatori, sectiunea Computer gestione management trafic (CGMT), specificatii cu privire la dotarea cu un conector (prize) cu doua porturi USB in spatiul central opus usii de la mijloc;
- ✓ operatorul economic oferteaza un autobuz electric cu dimensiuni la anvelope de 285/70R19.5 asa cum a fost impus prin Fisa tehnica a echipamentului in cauza, aceeasi dimensiune rezultand si din certificatul de conformitate al autobuzului, prezentat de ofertant. Din testul SORT 2 depus pentru demonstrarea autonomiei bateriei, rezulta in schimb ca a fost testat un autobuz cu o dimensiune mai mica a anvelopelor, respectiv 265/70R19.5. De asemenea, tot din testul SORT 2 prezentat rezulta ca autobuzul testat are o greutate totala mai mica decat cea a celui ofertat, respectiv 9575 kg, in loc de 9620 kg.

- ✓ operatorul economic depune declaratia privind respectarea obligatiilor relevante in domeniul mediului, social si al relatiilor de munca, in care nu face mentiune despre respectarea regulilor obligatorii in domeniul sanatatii, asa cum a fost solicitat prin Fisa de Date a Achizitiei, art. IV.4.1, punctul 6.

Comisia de evaluare, avand in vedere cele mentionate mai sus si in conformitate cu prevederile art. 137, alin.3, lit. a) din H.G. Nr.395/2016, coroborat cu cele ale art.215, alin.5 din Legea nr.98/2016 privind achizitiile publice, respinge oferta depusa de BMC TRUCK&BUS S.A. ca fiind neconforma, intrucat nu satisface in mod corespunzator cerintele caietului de sarcini, acesta prezentand un alt tip de curent de icsire pentru statia de incarcare rapida, respectiv curent continuu si nu curent alternativ asa cum a fost impus prin Fisa tehnica a echipamentului si raspunsul la clarificarile solicitate in cadrul documentatiei de atribuire, postate in SEAP in sectiunea dedicata. De asemenea, testul SORT 2 prezentat pentru demonstrarea autonomiei bateriei a fost realizat pentru un autobuz cu caracteristici diferite fata de cel ofertat, respectiv anvelope de dimensiuni mai mici 265/70R19.5 in loc de 285/70R19.5, precum si greutate mai mica decat a celui ofertat, respectiv 9575 kg, in loc cu 9620 kg.

In urma desfasurarii procesului de evaluare a indeplinit cerintele tehnice minime din Caietul de sarcini si fisele tehnice, propunerea tehnica prezentata de urmatoorii ofertanti:

1. ANADOLU AUTOMOBIL ROM S.R.L.

In urma evaluarii propunerilor tehnice, a fost declarata neconforma de catre comisia de evaluare, oferta depusa de BMC TRUCK&BUS S.A. in conformitate cu prevederile art. 137, alin.3, lit. a) din H.G. Nr.395/2016, coroborat cu cele ale art.215, alin.5 din Legea nr.98/2016.

3.2.3. Evaluarea propunerilor financiare

Comisia de evaluare a evaluat propunerea financiara sub aspectul:

- (i) corelarii cu propunerea tehnica prezentata;
- (ii) incadrarii in valoarea estimata a achizitiei;
- (iii) asigurarii ca pretul propus sau componente ale acestuia nu este neobisnuit de scazut in raport cu ce urmeaza a fi executat, astfel incat nu se poate asigura indeplinirea contractului la parametrii cantitativi si calitativi solicitati prin Caietul de sarcini si fisele tehnice, iar rezultatul evaluarii se regaseste in Procesul-verbal nr.37636 din data de 23.09.2021 care este parte a dosarului achizitiei.

In urma evaluarii propunerii financiare depuse de ofertantul ANADOLU AUTOMOBIL ROM S.R.L., comisia de evaluare a constatat ca pretul ofertat de acesta, respectiv 7.446.640 lei fara T.V.A. depaseste valoarea estimata comunicata prin anuntul de participare cu suma de 670.806,58 lei fara T.V.A.

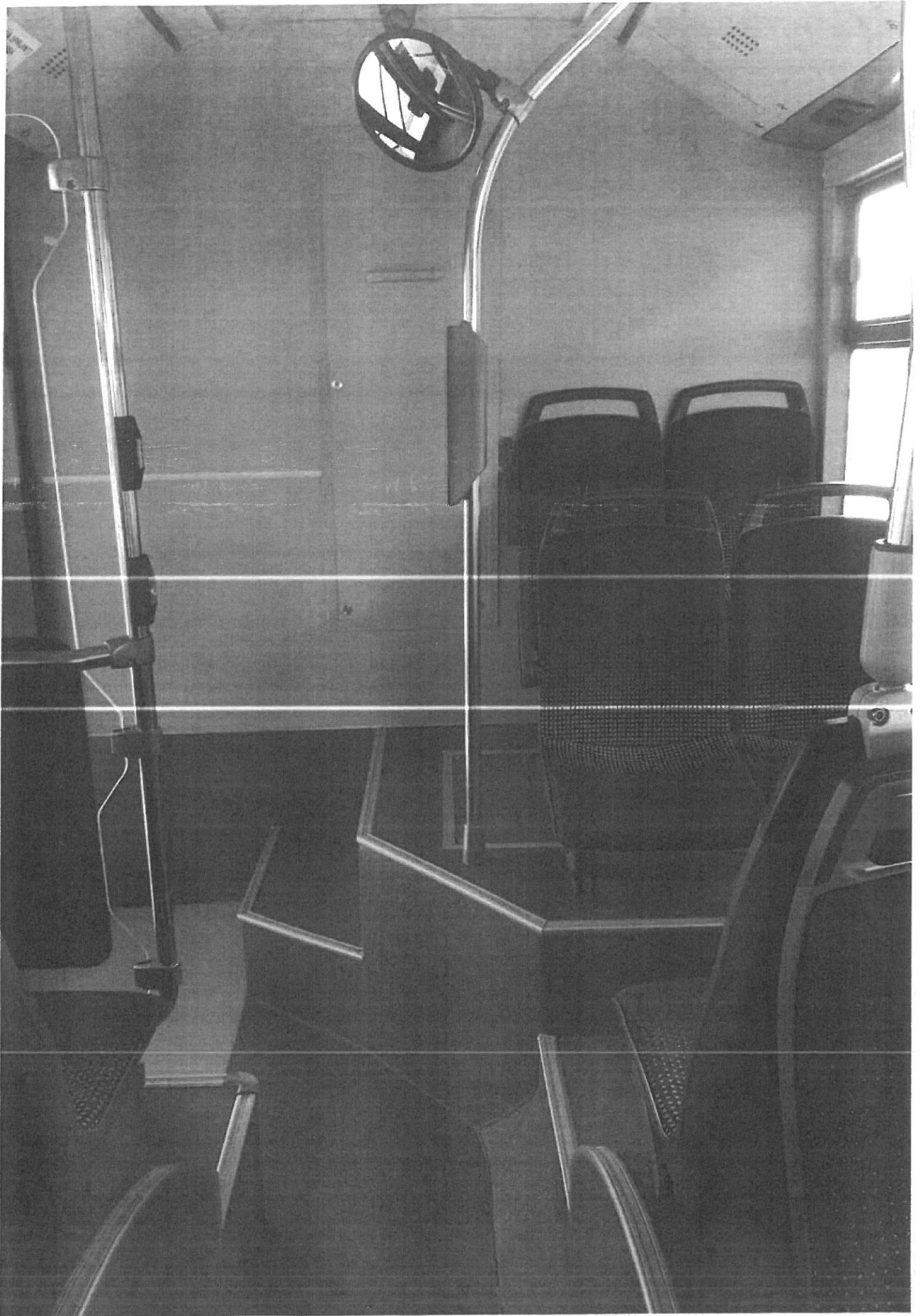
In conformitate cu prevederile art.137, lin.2, lit.f) din H.G. nr.395/2016, comisia de evaluare transmite adresa nr.37005 din data de 21.09.2021, catre Directia Economica, prin care solicita comunicarea, impreuna cu documente doveditoare, a posibilitatii disponibilizarii de fonduri suplimentare pentru indeplinirea contractului de achizitie in cauza.

Prin adresa nr.37528 din data de 23.09.2021, intocmita de Director Executiv Ungureanu Ion, se specifica, in mod evaziv, faptul ca exista posibilitatea disponibilizarii de fonduri suplimentare, dar nu se comunica niciun document sau dovada ca aceste fonduri exista sau ca s-a intreprins vreun demers pentru alocarea acestora. Mai mult, prin aceeasi adresa, Directia Economica, mentioneaza ca alocarea fondurilor suplimentare depinde de intocmirea unui referat in acest sens, ceea ce confirma faptul ca prevederile nu exista, iar aceasta disponibilitate depinde de o situatie viitoare si incerta.

Comisia de evaluare, considera ca adresa nr.37528 din data de 23.09.2021, emisa de Directia Economica, este evaziva si superficiala, neprezentand niciun argument si dovada ca fondurile suplimentare exista sau urmeaza sa fi alocate, motiv pentru care, acest raspuns, nu poate fi luat in calcul de catre comisie.

Anexa nr. 9

Fotografia "Podea Granton"



Anexa nr. 10

Schita cu amenajarea interioara a autobuzului de 12m ofertat de BMC intr-o
procedura anterioara

RESEARCH & DEVELOP DEPARTMENT ENERGY CONSUMPTION TESTS

TEST REPORT FOR THE ENERGY CONSUMPTION**1. VEHICLE INFORMATION****1.1. Basic vehicle information**

The table below shows the vehicle characteristics:

Manufacturer	Zonson Smart Auto Corporation
Vehicle	Citybus 10.8 m Bus ELECTRIC
Category & class	M3, class I, Citybus
Type	GTZ6129BEVR
Variant	11A1L
Version	1N21E1N6ANA
Type motor	TZ368XSPE300WH
Tyres	275/70R22.5
VIN No.	L66CBF6H2L1000011

2. TEST OBJECTIVE

To measure the energy consumption in the followings conditions:

- Standard operating – standard - without A/C and heating system
- Operating with heating system ON – maximum capacity

3. TEST CONDITIONS**3.1**

- Vehicle fully laden. Test mass 18000 kg
- Test cycle – according SORT 2
- Average speed:
 - o Test 1: 19.8 km/h –standard operation without heating system or A/C operating
 - o Test 2: 19.6 km/h – with heating system ON – maximum capacity
- Average distance:
 - o Test 1: 0.9232 km – standard operation without A/C or heating system operating
 - o Test 2: 0.9203 km – with heating system ON – maximum capacity

3.2

Weather conditions:

Date	Temperature (°C)	Pressure (kPa)	Wind speed (m/s)	Humidity (%)
16.01.2020			1.3	71.4

CONFORM CU
ORIGINAL

RESEARCH & DEVELOP DEPARTMENT ENERGY CONSUMPTION TESTS

Test place: Jinwan, Zhuhai, China
Zonson Smart Auto Corporation test track

Test track

N°	Item	Value	Unit
1.1	State of track surface	Dry	
1.2	Track altitude	36	m
1.3	Road changing tilt	straight	

*Note: - The state of charge of the batteries of the electric bus was 100% at the beginning of each test
- The tests were performed with 3 people on board (1 driver + 2 engineers) - vehicle fully laden

4. TEST RESULTS

Results for the average electricity consumption:

TEST CYCLE ACCORDING SORT 2

ENERGY

1. ENERGY CONSUMPTION STANDARD WITHOUT A/C AND HEATING SYST.
2. ENERGY CONSUMPTION WITH HEATING SYSTEM ON - MAXIMUM CAPACITY

TEST CYCLE ACCORDING SORT 2	ENERGY
1. ENERGY CONSUMPTION STANDARD WITHOUT A/C AND HEATING SYST.	107 1.07
2. ENERGY CONSUMPTION WITH HEATING SYSTEM ON - MAXIMUM CAPACITY	128 1.28

5. COMMENTS

5.1 Supplementary energy consumption with heating system ON - MAXIMUM CAPACITY :

KWH/100KM	KWH/KM
21	0.21 19.62

CONFORM CU ORIGINAL

RAPORT DE INCERCARI CONSUM DE ENERGIE**1. INFORMATII DESPRE VEHICUL****1.1. Informatii de baza despre vehicul:**

Tabelul de mai jos arata caracteristicile vehiculului

Producator	Zonson Smart Auto Corporation
Vehicul	Autobuz urban 10.8 m Bus ELECTRIC
Categoria si clasa	M3, clasa I , Autobuz urban
Tip	GTZ6129BEVR
Varianta	11A1L
Versiune	1N21E1N6ANA
Tip motor	TZ368XSPE300WH
Anvelope	275/70R22.5
VIN No.	L66CBF6H2L1000011

2. OBIECTIVELE INCERCARILOR

Masurarea consumului de energie in urmatoarele conditii:

- Circulatie standard – standard - fara utilizare A/C si sistem incalzire
- Circulatie cu sistem incalzire pornit – la capacitatea maxima

3. CONDITII DE INCERCARE**3.1**

- Vehicul incarcat total, la masa maxima. Masa in in timpul incercarii 18000 kg
- Ciclu testare – conform SORT 2
- Viteza medie:
 - o Test 1: 19.8 km/h – utilizare standard fara A/C si sistem incalzire
 - o Test 2: 19.6 km/h – cu sistem incalzire pornit la capacitatea maxima
- Distanța medie:
 - o Test 1: 0.9232 km – utilizare standard fara A/C si sistem incalzire
 - o Test 2: 0.9203 km – cu sistem incalzire pornit la capacitatea maxima

3.2

Conditii meteo

Data	Temperatura (°C)	Presiune (KPa)	Viteza vant (m/s)	Umiditate (%)
16.01.2020	-2	99.8	1,3	71.4

CONFORM CU
ORIGINALUL

DEPARTAMENTUL DE CERCETARE SI DEZVOLTARE – TEST PENTRU DETERMINAREA CONSUMULUI

Locul incercarii: Jinwan, Zhuhai, China
 Plata de incercari a Zonson Smart Auto Corporation test track

Pista de incercari

N°	Item	Valoare	Unitate
1.1	Starea suprafetei de testare	Uscata	
1.2	Alitudinea	36	m
1.3	Sinuoizitate	dreapta	

*Nota: - Starea de incarcare a bateriilor autobuzului a fost 100% la inceputul fiecarui test
 - Testele s-au desfasurat cu 3 oameni la bord (1 sofer + 2 ingineri) - vehicul incarcat total

4. REZULTATELE INCERCARILOR

Rezultate pentru consumul mediu de energie

CICLU DE TESTARE CONFORM SORT 2

	CONSUMUL DE	
1. CONSUM ENERGIE STANDARD FARA A/C SI SISTEM INCALZIRE	107	1.07
2. CONSUM ENERGIE CU SISTEM DE INCALZIRE PORNIT – CAPACITATE MAXIMA	128	1.28

5. COMENTARII

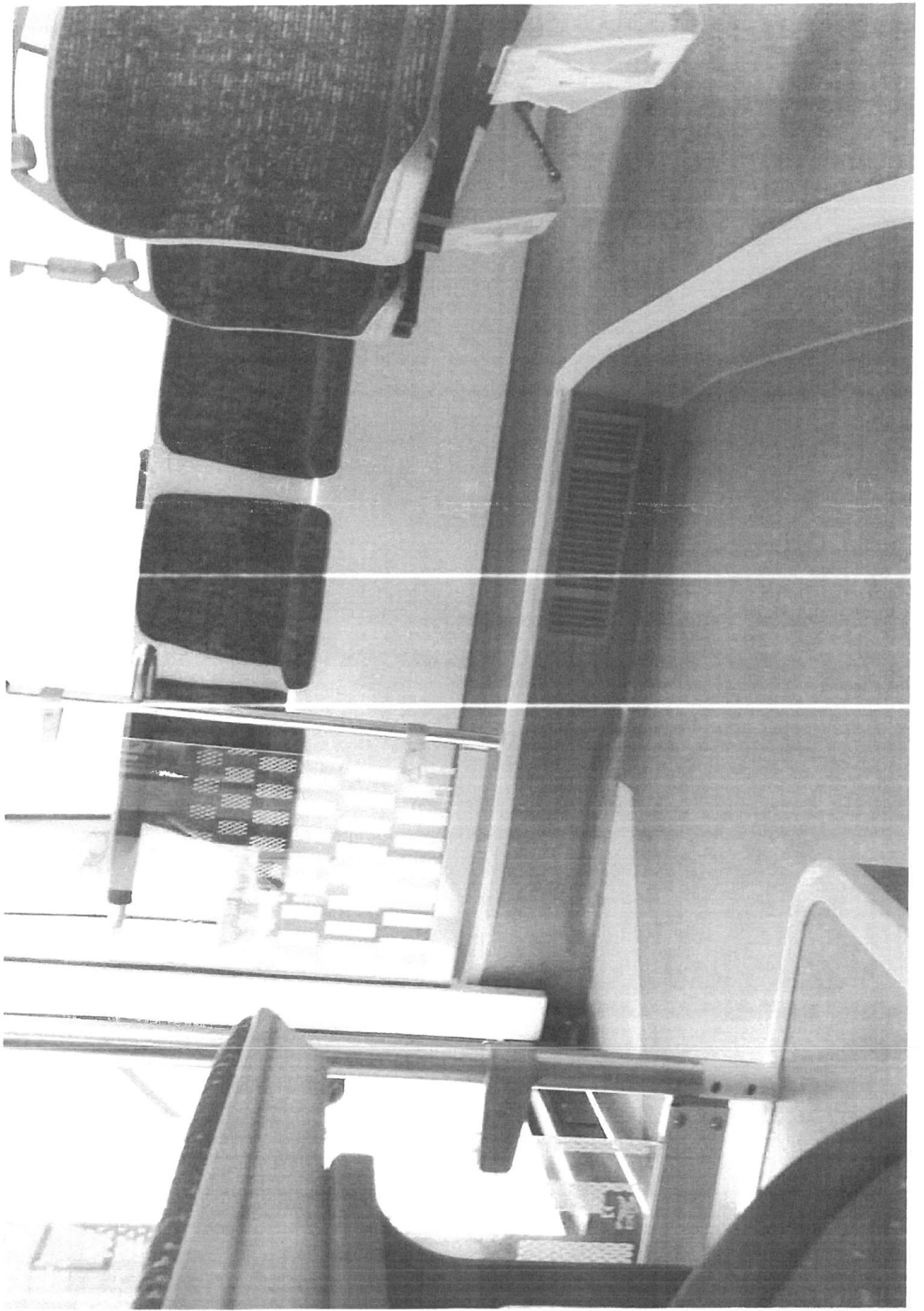
5.1 Consum suplimentar de energie cu sistem incalzire pornit – capacitate maxima :

21	0.21	19.62
----	------	-------

CONFORM CU
ORIGINALUL

Anexa nr. 11

Fotografia "Podea KRS12"





Anexa nr. 12

Decizia CNSC nr. 2047/C5/2141/2179 din data de 27.11.2015 si motivarea acesteia





CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

C. N. S. C.

Str. Stavropoleos nr. 6, Sector 3, București, România, CP 030084, CIF 20329980
Tel. +4 021 3104641 Fax. +4 021 3104642; +4 021 8900745, www.cnsr.ro

În conformitate cu prevederile art. 266 alin. (2) din OUG nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, aprobată prin Legea nr. 337/2006, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE

Nr. 2047/C5/2141/2179

Data: 27.11.2015

Prin contestația nr. 10439/29.10.2015, înregistrată la Consiliu sub nr. 20985/29.10.2015, S.C. ANADOLU AUTOMOBIL ROM S.R.L., cu sediul în comuna Ciolpani, Șos. București-Ploiești nr. 110, județul Ilfov, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. J23/1349/2006, având CUI 13610337, a contestat actul administrativ nr. 4585/22.10.2015, reprezentând comunicarea rezultatului procedurii de atribuire prin „licitație deschisă”, a contractului de achiziție publică de furnizare având ca obiect „Autobuze și microbuze, loc. Caransebeș, jud. Caraș-Severin” – Lot 1 – „Achiziție 4 autobuze”, coduri CPV 34121000-1 și 34114400-3 (Rev.2), inițiată de S.C. TRANSAL URBIS S.R.L., în calitate de autoritate contractantă, cu sediul în municipiul Caransebeș, str. General Moise Groza nr. 4, județul Caraș-Severin și a solicitat anularea comunicării privind rezultatul procedurii nr. 4585/22.10.2015, anularea raportului procedurii și a tuturor actelor subsecvente și conexe acestuia, precum și obligarea autorității contractante la reanalizarea și reevaluarea ofertei sale și stabilirea ofertelor admisibile și conforme.

În cadrul aceleiași proceduri de atribuire s-a depus contestația nr. 369/02.11.2015, înregistrată la Consiliu sub nr. 21269/03.11.2015, prin care S.C. BMC TRUCK & BUS S.A., cu sediul în comuna Ciorogârla, Șos. București nr. 24, județul Ilfov, înmatriculată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. J23/190/2002, având CUI 14442959, a contestat actul administrativ nr. 4584/22.10.2015, reprezentând comunicarea rezultatului procedurii și a solicitat anularea adresei nr. 4584/22.10.2015 de comunicare a rezultatului procedurii de atribuire în ceea ce privește desemnarea ofertantului câștigător ca fiind S.C. Briari's Ind S.A., anularea raportului procedurii de atribuire ce stă la baza adresei de comunicare, precum și a tuturor actelor care au stat la baza emiterii acestuia, reevaluarea ofertelor și emiterea unui nou rezultat al procedurii de atribuire.

În baza dispozițiilor legale aplicabile,
CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

DECIDE:

Respinge, ca nefondată, contestația formulată de S.C. ANADOLU AUTOMOBIL ROM S.R.L., cu sediul în comuna Ciolpani, Șos. București-Ploiești nr. 110, județul Ilfov, în contradictoriu cu S.C. TRANSAL URBIS S.R.L., în calitate de autoritate contractantă, cu sediul în municipiul Caransebeș, str. General Moise Groza nr. 4, județul Caraș-Severin.

Admite contestația formulată de S.C. BMC TRUCK & BUS S.A., cu sediul în comuna Ciorogârla, Șos. București nr. 24, județul Ilfov.

Anulează, în parte, raportul procedurii nr. 4497/19.10.2015 „LOT 1” și actele subsecvente acestuia, respectiv mențiunile referitoare la oferta S.C. BRIARI´S IND S.A. și cele referitoare la aplicarea criteriului de atribuire.

Obligă autoritatea contractantă ca, în termen de 10 zile de la primirea deciziei, să continue procedura de atribuire prin reevaluarea ofertei depusă de S.C. BRIARI´S IND S.A. pentru lotul 1, conform celor cuprinse în motivare.

Dispune continuarea procedurii de atribuire cu aplicarea întocmai a celor decise anterior.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, în conformitate cu dispozițiile art. 280 alin. (1) și (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere în termen de 10 zile de la comunicare.



CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

C. N. S. C.

Str. Stavropoleos nr. 6, Sector 3, București, România, CP 030084, CIF 20329980

Tel. +4 021 3104641 Fax. +4 021 3104642; +4 021 8900745, www.cnsc.ro

În conformitate cu prevederile art. 266 alin. (2) din OUG nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, aprobată prin Legea nr. 337/2006, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE

Nr. .../.../.../...

Data: ...

Prin contestația nr. 10439/29.10.2015, înregistrată la Consiliu sub nr. 20985/29.10.2015, S.C. ... S.R.L., cu sediul în ..., ..., județul ..., înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. ..., având CUI ..., a contestat actul administrativ nr. 4585/ 22.10.2015, reprezentând comunicarea rezultatului procedurii de atribuire prin „licitație deschisă”, a contractului de achiziție publică de furnizare având ca obiect „Autobuze și microbuze, loc. ..., jud. ...” – Lot 1 – „...”, coduri CPV 34121000-1 și 34114400-3 (Rev.2), inițiată de S.C. ...S S.R.L., în calitate de autoritate contractantă, cu sediul în municipiul ..., str. ..., județul ... și a solicitat ...rea ofertelor admisibile și conforme.

În cadrul aceleiași proceduri de atribuire s-a depus contestația nr. 369/02.11.2015, înregistrată la Consiliu sub nr. 21269/03.11.2015, prin care S.C. ...S S.A., cu sediul în comuna ..., ..., județul ..., înmatriculată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. ..., având CUI ..., a contestat actul administrativ nr. 4584/22.10.2015, reprezentând comunicarea rezultatului procedurii și a solicitat ...care, precum și a tuturor actelor care au stat la baza emiterii acestuia, reevaluarea ofertelor și emiterea unui nou rezultat al procedurii de atribuire.

În baza dispozițiilor legale aplicabile,
CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

DECIDE:

Respinge, ca nefondată, contestația formulată de S.C. ... S.R.L., cu sediul în ..., ..., județul ..., în contradictoriu cu S.C. ...S S.R.L., în calitate de autoritate contractantă, cu sediul în municipiul ..., str. ..., județul

Admite contestația formulată de S.C. ...S S.A., cu sediul în comuna ..., ..., județul

Anulează, în parte, raportul procedurii nr. 4497/19.10.2015 „LOT 1” și actele subsecvente acestuia, respectiv mențiunile referitoare la oferta S.C. ...S.A. și cele referitoare la aplicarea criteriului de atribuire.

Obligă autoritatea contractantă ca, în termen de 10 zile de la primirea deciziei, să continue procedura de atribuire prin reevaluarea ofertei depusă de S.C. ...S.A. pentru lotul 1, conform celor cuprinse în motivare.

Dispune continuarea procedurii de atribuire cu aplicarea întocmai a celor decise anterior.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, în conformitate cu dispozițiile art. 280 alin. (1) și (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere în termen de 10 zile de la comunicare.

MOTIVARE

Prin contestația nr. 10439/29.10.2015, înregistrată la Consiliu sub nr. 20985/29.10.2015, formulată de S.C. ... S.R.L., în contradictoriu cu S.C. ...S S.R.L., în calitate de autoritate contractantă, împotriva actului administrativ nr. 4585/ 22.10.2015, reprezentând comunicarea rezultatului procedurii de atribuire prin „licitație deschisă”, a contractului de achiziție publică de furnizare având ca obiect „Autobuze și microbuze, loc. ..., jud. ...” – Lot 1 – „...”, coduri CPV 34121000-1 și 34114400-3 (Rev.2), s-a solicitat ...rea ofertelor admisibile și conforme.

În cadrul aceleiași proceduri de atribuire s-a depus contestația nr. 369/02.11.2015, înregistrată la Consiliu sub nr. 21269/03.11.2015, formulată de S.C. ...S S.A., împotriva actului administrativ nr. 4584/22.10.2015, reprezentând comunicarea rezultatului procedurii, prin care s-a solicitat ...care, precum și a tuturor actelor care au stat la baza emiterii acestuia, reevaluarea ofertelor și emiterea unui nou rezultat al procedurii de atribuire.

În temeiul art. 273 alin. (1) din OUG nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, cu modificările și completările ulterioare, cele două contestații au fost conexe.

În susținerea contestației sale, contestatoarea S.C. ... S.R.L. arată că oferta sa a fost declarată neconformă, întrucât „Referitor la numărul de locuri pe scaune și în picioare: Cerința din Caietul de sarcini referitoare la necesarul de locuri pentru pasageri a fost următoarea: a) Locuri pentru pasageri pe scaune: minim 30; b) Locuri pentru pasageri în picioare: minim 50; c) Loc aferent căruciorului pentru persoane cu handicap”.

Cu privire la cea de-a treia cerință, contestatoarea susține că aceasta nu se regăsește în conținutul Caietului de sarcini, prin urmare chiar dacă inițial autoritatea contractantă i-a respins oferta în baza dispozițiilor art. 36 alin. (2) lit. a) din HG nr. 925/2006, în realitate

aceasta nu le-a avut în vedere pe cele ale art. 36 alin. (2) din OUG nr. 34/2006.

Astfel, contestatoarea susține că autobuzul oferit de societatea sa îndeplinește integral cerințele Anexei 8 din Regulamentul 107 referitoare la dispozitivele tehnice care facilitează accesul pasagerilor cu mobilitate redusă, conform Certificatului de conformitate CE (CoC), deși în Anexa 14, pag. 26-30 din propunerea tehnică, în care se menționează, la pct. 42.2-43 următoarele: 42.2 - 31 locuri pentru pasageri pe scaune; 43. numărul locurilor în picioare: 75 (67) locuri pentru pasageri în picioare când este ocupat spațiul pentru persoane cu dizabilități; 42.3 Numărul locurilor accesibile persoanelor cu dizabilități: 1.

În acest sens, contestatoarea face precizarea că pentru Registrul Auto Român „Numărul locurilor accesibile persoanelor cu dizabilități” nu se iau în calcul la stabilirea capacității totale de transport a autovehiculelor sau a locurilor pentru pasagerii pe scaune, deoarece acestea sunt proiectate/amenajate astfel încât să ofere un acces ușor pasagerilor cu mobilitate redusă și utilizatorilor de scaune cu rotile în situațiile excepționale când aceștia sunt prezenți. De asemenea, se mai arată că cerința „Autovehiculul trebuie să îndeplinească cel puțin cerințele R107, Anexa 8” este respectată.

Contestatoarea menționează că nu a depus oferta alternativă, așa cum susține autoritatea contractantă, iar în Anexa 5, pag. 77 din propunerea tehnică, este prezentată schița de amenajare interioară pentru autobuzul oferit, din care rezultă că scaunele rabatabile, când nu sunt utilizate, nu pătrund în zona rezervată pentru scaunul cu rotile în situația excepțională când acesta este prezent, precum și faptul că numărul locurilor pentru pasageri pe scaune este de 31, în conformitate cu cerințele Caietului de Sarcini. Mai mult decât atât, contestatoarea face precizarea că autobuzul respectă cerința pct. 3.6.4.1 din Anexa 8 la Regulamentul 107.

Totodată, contestatoarea face trimitere și la anexa la răspunsul de Clarificări nr.10401/06.10.2015 de unde rezultă că Registrul Auto Român consideră Locul aferent căruciorului - „Amenajare pentru transportul persoane cu handicap”, fără ca acesta să fie inclus în capacitatea totală de locuri pe scaun deoarece „sunt modificări care nu afectează performanțele și caracteristicile de folosință ale vehiculului”.

De asemenea, S.C. ... S.R.L. consideră că în situația în care autoritatea contractantă aprecia că o mașină conformă cu o normă europeană nu este conformă cu cerințele proprii, avea posibilitatea solicitării în Caietul de Sarcini a acestor cerințe „ulterioare”.

În aceste condiții, contestatoarea consideră că neacceptarea unui nivel de „31 de pasageri pe scaune” și un vehicul proiectat astfel încât să ofere accesul pasagerilor cu mobilitate redusă sau utilizatorilor de scaune cu rotile în situațiile excepționale când aceștia sunt prezenți, în aceleași condiții economice și tehnice, determină o distorsionare a rezultatului procedurii, creând un avantaj nejustificat aceluia vehicul pentru care s-a urmărit desemnarea ca și câștigător. Totodată, se arată că autoritatea

contractantă a încălcat principiul utilizării fondurilor publice, declarând câștigătoare o ofertă cu un preț mai mare cu aproximativ 51.000 Euro față de cel ofertat de societatea sa.

În dovedirea contestației sale, contestatoarea, S.C. ... S.R.L. a depus la dosarul cauzei, în copie, un set de înscrisuri.

În susținerea contestației sale, contestatoarea S.C. ...S S.A. învederează că oferta a fost declarată admisibilă, dar necâștigătoare, oferta depusă de S.C. ...S.A. fiind declarată câștigătoare, cu un punctaj de 97,5 puncte, însă în opinia contestatoarei, aceasta trebuia respinsă ca fiind neconformă, întrucât autobuzul nu are podeaua complet coborâtă pe toată lungimea autovehiculului fără alte supraînălțări pe întreaga suprafață destinată transportului urban de călători.

Astfel, exemplificând cerința din caietul de sarcini, secțiunea „Generalități”, contestatoarea face precizarea că tipul de autobuz oferit de S.C. ...S.A. nu are podea complet coborâtă pe toată lungimea vehiculului, ci numai parțial coborâtă în partea din față; podeaua prezintă supraînălțări (cu scări de acces), deși cerința a fost „podea coborâtă pe toată lungimea vehiculului fără alte supraînălțări pe întreaga suprafață”, acest aspect fiind recunoscut de autoritatea contractantă, prin adresa nr. 4716/29.10.2015.

Contestatoarea arată că în Capitolul de natură tehnică este stipulat că „Podeaua trebuie să fie coborâtă pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii situați în picioare”, însă în Caietul de Sarcini nu s-a precizat a fi admisă „zona destinată pasagerilor în picioare să fie situată în partea frontală, iar pentru pasagerii pe scaune, zona din spatele autovehiculului”, în plus, autoritatea contractantă omițând să menționeze faptul că accesul pasagerilor în zona din spatele autovehiculului câștigător ...se face cu ajutorul scărilor interioare, fiind o zonă supraînălțată, contrar cerințelor minime impuse.

Contestatoarea învederează că, în realitate, un autobuz cu podeaua complet coborâtă pe toată lungimea vehiculului fără alte supraînălțări pe întreaga suprafață, este un produs complet diferit de un autobuz care prezintă supraînălțări în zona din spate, acesta din urmă permițând amplasarea mult mai facilă a motorului, transmisiei, precum și soluții tehnice simple pentru axele roților autovehiculului.

Contestatoarea consideră că acceptarea tipului de autobuz ...contravine chiar interesului pe care îl justifică autoritatea contractantă în adresa nr. 4716/29.10.2015, respectiv „s-a impus ca podeaua să fie coborâtă pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii situați în picioare cât și pentru persoanele cu handicap locomotor în ideea că aceștia să nu întâmpine dificultăți și obstacole în cadrul habitaculului pe perioada îmbarcării, debarcării și deplasării”.

O altă critică adusă de S.C. ...S S.A. vizează modul de calcul al punctajului obținut de S.C. ...S.A., în condițiile în care în realitate acesteia trebuia să i se atribuie doar 95 puncte, în timp ce oferta sa trebuia să obțină 97,34 puncte.

Astfel, contestatoarea observă că autoritatea contractantă a procedat corect acordând punctaj maxim de 5 puncte ofertei sale pentru un termen de livrare de 45 zile, dar a procedat greșit acordându-i ofertantului declarat câștigător un punctaj de 2,5 puncte pentru termen de livrare de 90 zile. S.C. ...S.A. a oferit termen de livrare 90 zile, însă algoritmul de calcul era aplicabil doar pentru ofertele care conțineau termen de livrare egal sau mai mare de 45 zile, dar mai mic de 90 zile, ori S.C. ...S.A. nu a ofertat un termen mai mic de 90 zile, astfel că formula nu putea fi aplicată.

Față de cele mai sus menționate, contestatoarea consideră decizia autorității contractante ca fiind nelegală.

În dovedirea contestației sale, contestatoarea, S.C. ...S S.A. a depus la dosarul cauzei, în copie, un set de înscrisuri.

Prin adresa nr. 16448/05.11.2015, înregistrată la Consiliu sub nr. 21426/05.11.2015, contestatoarea S.C. ... S.R.L. a solicitat accesul la dosarul achiziției publice, fapt pentru care, prin adresa nr. 11393/.../05.11.2015, Consiliul i-a solicitat acesteia, între altele, în temeiul art. 270 alin. (2) și 275 alin. (1) din OUG nr. 34/2006, comunicarea, în termen de cel mult 3 (trei) zile de la primirea adresei, a motivării complete a contestației și precizarea eventualelor mijloace de probă noi pe care se sprijină contestația, precum și depunerea de alte înscrisuri și informații pe care le apreciază necesare pentru soluționarea contestației.

Consiliul a încunoștințat contestatoarea că ordonanța prevede calea de atac a contestației pentru motive de nelegalitate și netemeinicie care derivă din actul atacat și sunt cunoscute persoanei vătămate la momentul formulării ei, iar nu pentru motive necunoscute. Pe de altă parte, conform dispozițiilor art. 270 alin. (1) lit. e) din ordonanță, contestația trebuie să cuprindă motivarea atât în fapt cât și în drept, singura ipoteză în care se admite completarea motivării este aceea de la art. 270 alin. (2) – când Consiliul apreciază că în contestație nu se regăsește motivarea ei, ocazie cu care pune în vedere autoarei să își completeze contestația în termen de 3 zile. De asemenea, Consiliul i-a adus la cunoștință contestatoarei că ulterior primirii copiei dosarului achiziției publice de la autoritatea contractantă, va fi informată asupra termenului la care poate consulta documentele din respectivul dosar, precum și depune eventualele concluzii scrise reieșite din consultarea dosarului, concluzii care nu pot avea ca obiect completarea contestației cu alte motive sau capete de cerere.

Contestatoarea S.C. ... S.R.L. a răspuns prin adresa nr. 10451/06.11.2015, înregistrată la Consiliu sub nr. 21597/06.11.2015, prin care a adus la cunoștință că societatea sa nu mai deține alte înscrisuri sau informații noi pe care le consideră necesare pentru soluționarea contestației, arătând că după studierea dosarului achiziției publice nu va completa contestația cu noi motive.

Prin adresa nr. 4888/4976/10.11.2015, înregistrată la Consiliu sub nr. 21998/12.11.2015, autoritatea contractantă ...S S.R.L. a comunicat punctul de vedere pentru cele două contestații, însoțit de dosarul

achiziției publice de propunerile tehnice ale contestatoarelor și de cea a societății declarată câștigătoare.

Autoritatea contractantă arată că oferta S.C. ... S.R.L. a fost declarată ca fiind neconformă, motivat de faptul că în caietul de sarcini, la pag. 7, s-a impus ca numărul de locuri pe scaun pentru pasageri să fie de minim 30, numărul minim de pasageri ce pot fi transportați în picioare să fie de 50, iar autovehiculul să fie prevăzut cu rampă pentru persoanele cu dizabilități (Autovehiculul trebuie să îndeplinească cel puțin ECE R 107.02, suplimentar față de reglementarea europeană EC 2001/85 și anexa 8 a ECE 107.02 referitoare la transportul persoanelor cu dizabilități - pag. 6, lit. c). Din anexa 12b din cadrul ofertei S.C. ... S.R.L. reiese faptul că numărul omologat de scaune este de 28 + încă 3 scaune pliabile dacă nu este prezent scaunul cu roțile.

În acest sens, autoritatea contractantă menționează că a solicitat clarificări contestatoarei S.C. ... S.R.L. prin adresa nr. 4245/01.10.2015, iar aceasta a răspuns prin adresa nr. 10401/06.10.2015, prezentând CIV nr. J991304 pentru un vehicul cu alte specificații tehnice în care Registrul Auto Român consemnează următoarele: număr de locuri pe scaune 25, număr locuri în picioare 45, iar la modificări ce nu afectează performanțele și caracteristicile de folosință a autovehiculului: amenajat pentru Transport persoane cu handicap locomotor 1 loc strapontină, însă comisia de evaluare a consideră că acest CIV nu este relevant (deoarece aparține unui alt tip de vehicul) și nu a lămurit aspectul referitor la clarificările solicitate.

Prin urmare, autoritatea contractantă subliniază că din Certificatul de omologare, precum și din răspunsul la clarificări rezultă faptul că îndeplinirea cerinței minime a numărului de ocupanți ai scaunelor (fixe și pliabile) este condiționată de prezența scaunului persoanei cu dizabilități. În cazul în care scaunul cu roțile ar fi prezent în cadrul habitaculului autobuzului (pe amplasamentul indicat persoanelor cu dizabilități), cerința cu privire la numărul minim de pasageri pe scaun nu ar fi îndeplinită, scaunele pliabile neputând fi folosite; îndeplinirea cerințelor minime fiind condiționată de acest aspect tehnic.

Ca urmare a identificării acestei spețe, autoritatea contractantă învederează că s-a verificat acest aspect la toți ceilalți ofertanți, însă doar la contestatoare s-a întâlnit acest aspect.

În final, autoritatea contractantă face precizarea că în niciuna din cele două variante stipulate în caietul de sarcini, contestatoarea nu îndeplinește cumulativ cerințele tehnice, respectiv în cazul variantei nr. 1, nu îndeplinește cerința referitoare la numărul minim de locuri pentru pasagerii pe scaune, iar în varianta nr. 2, nu îndeplinește cerințele referitoare la locul pentru persoane cu handicap, în sensul că dacă autobuzul ofertat este încărcat la capacitatea maximă (28 locuri pentru pasageri pe scaune fixe, 3 locuri pentru pasageri pe scaune pliabile și 67 locuri pentru pasageri în picioare), atunci nu mai este loc pentru căruciorul cu roțile destinat pasagerului cu dizabilități.

În ceea ce privește contestația formulată de S.C. ...S S.A., autoritatea contractantă arată că în caietul de sarcini, la rubrica „Generalități” s-a descris ce se intenționează a fi achiziționat, fiind următoarea specificație „se intenționează achiziționarea unui număr de 4 autobuze noi cu podea complet coborâtă pe toată lungimea vehiculului fără alte supraînălțări pe întreaga suprafață, destinate transportului urban de călători”. La pagina 6 din Caietul de sarcini, rubrica „Cerințe de natură tehnică”, sunt prezentate cerințele tehnice detaliate pentru caroserie, astfel că la lit. b) este stipulat „Podeaua trebuie să fie coborâtă pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii situați în picioare”.

Prin urmare, autoritatea contractantă învederează că din Certificatul de Conformitate și omologare al produsului, capitolul caroserie, art. 42.2, art. 43, rezultă faptul că zona destinată pasagerilor în picioare este situată în partea frontală a autobuzului, iar pentru pasagerii pe scaune au alocată zona din spatele autovehiculului. În capitolul de cerințe de natură tehnică, referitoare la caroserie s-a impus ca podeaua să fie coborâtă pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii situați în picioare cât și pentru persoanele cu handicap locomotor, în ideea ca aceștia să nu întâmpine dificultăți și obstacole în cadrul habitaculului pe perioada îmbarcării, debarcării și deplasării.

Față de aceste cerințe, autoritatea contractantă subliniază că autovehiculul câștigător îndeplinește cel puțin ECE R 107.02, suplimentar față de reglementarea europeană EC 2001/85 și anexa 8 a ECE 107.02 referitoare la transportul persoanelor cu dizabilități, fapt ce a determinat ca decizia comisiei de evaluare de a accepta propunerea tehnică aferentă produsului

De asemenea, autoritatea contractantă susține că din punct de vedere legal, ofertanții trebuie să facă dovada respectării cerințelor de natură tehnică, așa cum s-a impus prin caietul de sarcini la rubricile: caroserie, motorizare și transmisie, echipamente electrice, sisteme de frânare, încălzire și climatizare, sisteme de informare și accesorii totodată, ținându-se cont și de clarificările postate pe SEAP.

Având în vedere procesul de evaluare tehnică, precum și raportul expertului cooptat, autoritatea contractantă arată că s-a verificat corespondența dintre cerințele de natură tehnică din caietul de sarcini și propunerea tehnică a fiecărui ofertant, iar în urma evaluării, s-a concluzionat faptul că vehicululare podeaua coborâtă pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii situați în picioare și pentru persoanele cu handicap.

Referitor la punctajul aplicat ofertelor conforme, autoritatea contractantă învederează că s-au aplicat algoritmi de calcul înscrși în fișa de date a achiziției.

Având în vedere cererea contestatoarei S.C. ... S.R.L. privind accesul la dosarul achiziției publice, Consiliul, prin adresa nr. 11698/...../12.11.2015, a invitat-o în acest sens la data de 13.11.2015.

Prin adresa nr. 10461/16.11.2015, transmisă prin e-mail, înregistrată la Consiliu sub nr. 22254/16.11.2015 și în original,

înregistrată la Consiliu sub nr. 22465/18.11.2015, contestatoarea S.C. ... S.R.L. a comunicat „Concluzii scrise” ca urmare a studierii dosarului achiziției publice.

Contestatoarea reiterează susținerile din cererea sa introductivă, adăugând faptul că mențiunea comisiei tehnice care este de fapt opinia expertului „CIV nr. J991304 transmis nu este relevant și nu a lămurit aspectele referitoare la clarificările solicitate”, relevă încă o dată lipsa experienței tehnice a acestuia, precum și a comisiei tehnice în evaluarea și declararea conformității ofertelor tehnice prezentate, în concordanță cu Caietul de sarcini publicat în SEAP și cu normele europene și naționale privind omologarea și înmatricularea vehiculelor.

Prin adresa nr. 11858/... ../17.11.2015, Consiliul a solicitat autorității contractante susțineri față de adresa nr. 10461/16.11.2015, înregistrată la Consiliu sub nr. 22254/16.11.2015, intitulată „Concluzii scrise”, transmisă de S.C. ... S.R.L. ca urmare a studierii dosarului achiziției publice.

Autoritatea contractantă S.C. ...S S.R.L. a răspuns prin adresa nr. 5127/18.11.2015, înregistrată la Consiliu sub nr. 22497/ 18.11.2015 și a adus la cunoștință că expertul cooptat a analizat împreună cu comisia de evaluare a ofertelor toate aspectele tehnice prin verificarea încrucișată a cerințelor din caietul de sarcini cu cele din propunerea tehnică. Expertul cooptat a identificat anumite aspecte pentru care comisia de evaluare a solicitat clarificări prin adresa nr. 4245/01.10.2015. Ofertantul a răspuns prin adresa nr. 10401/ 06.10.2015, în care la litera e), a făcut următoarea precizare: „În conformitate cu certificatul de omologare CE107 (anexa 12b, pag. 33), Certificatul de conformitate CE (anexa 14, pagina 28-29), precum și cu varianta de amenajare interioară prezentată în Anexa 5 (pagina 77), capacitatea de transport a autobuzului ofertat este de 31 pasageri pe scaune (28 scaune fixe + 3 scaune pliabile) iar în situația în care fotoliul rulant pentru persoanele cu dizabilități este prezent, cele 3 scaune pliabile nu se pot folosi temporar”. În acest caz, condiția cu privire la declararea propunerii tehnice ca fiind conformă este condiționată de „prezența scaunului persoanei cu dizabilități”.

În continuare, susținerile autorității contractante reprezintă reiterări din punctul său de vedere.

Prin adresa nr. 384/11.11.2015, înregistrată la Consiliu sub nr. 21903/11.11.2015, S.C. ...S S.A. solicită, în baza „art.274 alin. (6)” din O.U.G. nr. 34/2006, să depună concluzii orale în fața Consiliului.

Analizând susținerile părților și documentele depuse la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarele:

...S S.R.L., în calitate de autoritate contractantă, a organizat procedura de atribuire prin „licitație deschisă”, a contractului de achiziție publică de furnizare având ca obiect „Autobuze și microbuze, loc. ..., jud. ...”, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. .../..., stabilind data de deschidere a ofertelor la 17.09.2015, criteriul de atribuire stabilit fiind „oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic” și o valoare estimată fără TVA de 4.010.000 lei.

Procedura de atribuire este împărțită pe loturi, respectiv Lotul 1 „...”, a cărui valoare estimată, fără TVA, este de 3.500.000 lei și Lotul 2 „Achiziție 2 microbuze”, a cărui valoare estimată, fără TVA, este de 510.000 lei.

Contestațiile formulate de S.C. ... S.R.L. și S.C. ...S S.A. vizează rezultatul procedurii de atribuire, aferent lotului 1, în cadrul căruia au fost depuse 4 oferte, așa cum rezultă din procesul-verbal al ședinței de deschidere a ofertelor, printre care și cele ale contestatoarelor din prezenta cauză.

Potrivit raportului procedurii de atribuire nr. 4497/19.10.2015, pentru lotul 1, au fost declarate admisibile 3 oferte, oferta situată pe primul loc, și declarată câștigătoare, prin aplicarea criteriului de atribuire, este cea depusă de S.C. ...S.A., cu o valoare a propunerii financiare de 2.880.000 lei și un punctaj de 97,50 puncte.

Ca urmare a comunicării rezultatului procedurii de atribuire, ofertantul a cărui ofertă a fost declarată neconformă, respectiv S.C. ... S.R.L. a formulat contestația împotriva adresei nr. 4585/22.10.2015, contestație ce face obiectul dosarului nr. .../2015 iar ofertantul situat pe locul II, respectiv S.C. ...S S.A. a formulat contestație împotriva adresei nr. 4584/22.10.2015, contestație ce face obiectul dosarului nr. .../2015.

În ceea ce privește contestația formulată de S.C. ... S.R.L., Consiliul constată că prin aceasta este criticată decizia de respingere a ofertei sale din cadrul procedurii de atribuire.

În soluționarea contestației, verificând conținutul actului atacat, respectiv adresa nr. 4584/22.10.2015, Consiliul constată că autoritatea contractantă aduce la cunoștință S.C. ... S.R.L. faptul că:

„În conformitate cu prevederile art. 36 alin. (2), lit. a din H.G. 925/2006 (...) oferta este declarată neconformă deoarece nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini.

Autoritatea contractantă a solicitat clarificări prin adresa nr. 4245 din 01/10/2015, iar dvs. ați răspuns solicitării de clarificări prin adresa nr. 10401 din 06/10/2015.

Din autorizația de omologare a vehiculului, precum și din răspunsul la clarificări rezultă faptul că cerințele din caietul de sarcini nu sunt îndeplinite, ținându-se cont de următoarea motivare:

Cerința din Caietul de sarcini referitoare la necesarul de locuri pentru pasageri a fost următoarea:

- a) *Locuri pentru pasageri pe scaune: minim 30;*
- b) *Locuri pentru pasageri în picioare: minim 50*
- c) *Loc aferent căruciorului pentru persoane cu handicap.*

Ofertantul prezintă următoarele variante:

<i>Cerința din caietul de sarcini</i>	<i>Varianta nr.1 cu locul persoanei de handicap ocupat</i>	<i>Varianta nr. 2 cu locul persoanei de handicap liber și 3 scaune pliabile</i>
<i>Locuri pentru pasageri pe scaune</i>	<i>28 locuri pentru pasageri pe scaune</i>	<i>31 locuri pentru pasageri pe scaune</i>
<i>Locuri pentru pasageri în picioare</i>	<i>67 locuri pentru pasageri în picioare</i>	<i>67 locuri pentru pasageri în picioare</i>
<i>Loc pentru persoane cu</i>	<i>1 cărucior pentru persoane cu</i>	<i>Locul pentru persoane cu</i>

handicap	handicap	handicap este înlocuit de scaun
----------	----------	---------------------------------

Concluzionăm faptul că în nici una dintre variantele de echipare, ofertantul nu îndeplinește cumulativ cerințele din caietul de sarcini. În cazul variantei nr. 1 nu îndeplinește cerința referitoare la numărul minim de locuri pentru pasagerii pe scaune, iar în varianta nr. 2 nu îndeplinește cerințele referitoare la locul pentru persoane cu handicap, în sensul că dacă autobuzul este încărcat la capacitatea maximă (31 locuri pentru pasageri pe scaune și 67 locuri pentru pasageri în picioare), atunci nu mai este loc pentru căruciorul pasagerului cu handicap.

Ofertantul câștigător a fost desemnat ca fiind S.C. ...S.A., care a prezentat o propunere financiară de 2.880.000 lei la care se adaugă TVA 691.200 lei, oferă o garanție de 60 luni și se angajează să livreze produsele în termen de 90 zile, punctajul obținut de către acesta fiind de 97,50 pct”.

Potrivit documentației de atribuire, în speță, a caietului de sarcini, autoritatea contractantă a făcut precizarea din secțiunea „Generalități”, conform căreia „Caietul de sarcini face parte integrantă din documentația de atribuire pentru elaborarea și prezentarea ofertei și constituie ansamblul cerințelor pe baza cărora se elaborează oferta de către fiecare operator economic participant la procedura de atribuire. Cerințele impuse vor fi considerate ca fiind minime”.

În ceea ce privește cerințele minime din caietul de sarcini despre care contestatoarea susține că au fost îndeplinite, Consiliul reține că în secțiunea „Cerințe de natură tehnică” autoritatea contractantă a stabilit în sarcina ofertanților, respectarea cerințelor minime, „Număr de locuri pe scaun pasageri - Capacitate minimă 30 locuri”, „Număr de pasageri ce pot fi transportați în picioare - Capacitate minimă 50 pasageri în picioare” și „Rampa pentru persoane cu dizabilități cu acționare manuală și/sau hidraulică”, iar la punctul c) a prevăzut că „Autovehicolul trebuie să îndeplinească cel puțin ECE R 107.02, suplimentar față de reglementarea europeană EC 2001/85 și anexa 8 a ECE 107.02 referitoare la transportul persoanelor cu dizabilități”.

Cu privire la cerința în discuție, Consiliul reține că aceasta a făcut obiectul unei solicitări de clarificări din partea unui operator economic, care a solicitat să i se comunice dacă „se acceptă: (...) 2. Număr de locuri pe scaun pasageri - 25 locuri”, solicitare la care autoritatea contractantă a răspuns prin publicarea în SEAP a adresei nr. 3745/01.09.2015, afirmând că „b) Cerința referitoare la numărul de locuri pe scaun al pasagerilor rămâne cea specificată în Caietul de sarcini, respectiv «Capacitate minimă 30 locuri»”.

Consiliul va reține, de asemenea că, în etapa de evaluare a ofertelor, autoritatea contractantă a solicitat contestatoarei prin adresa nr. 4245/01.10.2015, printre altele, la litera e), clarificări cu privire la faptul că „Din anexa 12b (pagina 33) din cadrul ofertei dvs. reiese faptul că numărul omologat de scaune este de 28+încă 3 scaune pliabile dacă nu este scaunul cu rotile. În acest sens solicităm clarificarea acestui aspect”.

Cu adresa nr.10401/06.10.2015 S.C. ... S.R.L. a dat curs solicitării iar în ceea ce privește solicitarea de clarificare de la litera e) aceasta afirmă că:

„Referitor la faptul că în conformitate cu anexa nr.12b, pagina 33 (Test raport Reg CE 107) numărul omologat de scaune este de 28+3 scaune pliabile dacă nu este scaunul cu roțile, precizăm că:

În conformitate cu certificatul de omologare CE 107 (Anexa 12b, pag. 33), Certificatul de conformitate CE (Anexa 14, pag.28-29), precum și cu varianta de amenajare interioară prezentată în Anexa 5 (pag.77) capacitatea de transport a autobuzului oferat este de 31 pasageri pe scaune (28 scaune fixe + 3 scaune pliabile) iar în situația în care fotoliul rulant pentru persoanele cu dizabilități este prezent cele 3 scaune pliabile nu se pot folosi temporar.

Având în vedere că prin construcție autovehicolul oferat respectă cerințele referitoare la transportul persoanelor cu dizabilități, menționăm că pentru vehicule similare, destinate transportului urban de călători în Cartea de Identitate (CIV) emisă de Registrul Auto Român este trecută capacitatea totală de transport pe scaune și în picioare, indiferent de existența sau nu a fotoliului rulant pentru persoane cu dizabilități”.

Răspunsul la solicitarea de clarificări a făcut obiectul analizei membrilor comisiei în data de 09.10.2015, potrivit procesului verbal înregistrat la autoritatea contractantă sub nr. 4394, ocazie cu care aceștia au considerat că „oferantul nu a prezentat documente care să răspundă satisfăcător la solicitarea de clarificări referitoare la numărul de locuri aferente produsului oferat. Din autorizația de omologare, precum și din răspunsul la clarificări rezultă faptul că cerințele din caietul de sarcini nu sunt îndeplinite”.

Consiliul reține, de asemenea, că în evaluarea ofertelor autoritatea contractantă a uzat de dreptul conferit de dispozițiile art. 73 din H.G. nr. 925/2006, în sensul că activitatea de evaluare a fost susținută și de un expert cooptat, respectiv dl.

Astfel, reține că la autoritatea contractantă a fost înregistrat sub nr. 4472/16.10.2015, documentul „Raport de expertiză tehnică”, potrivit căruia, cu privire la oferta depusă de S.C. ... S.R.L. pentru lotul 1, expertul cooptat a concluzionat consemnând astfel:

„Concluzionăm faptul că în nici una dintre variantele de echipare, oferantul nu îndeplinește cumulativ cerințele din caietul de sarcini. În cazul variantei nr. 1 nu îndeplinește cerința referitoare la numărul de locuri pentru pasagerii pe scaune, iar în varianta nr.2 nu îndeplinește cerințele referitoare la locul pentru persoane cu handicap”.

(...)

În urma analizării propunerilor tehnice, considerăm faptul că numărul minim de pasageri pe scaune, precum și numărul minim de pasageri în picioare impus prin caietul de sarcini este imperativ, indiferent dacă este sau nu prezent căruciorul pentru persoane cu dizabilități.

Având în vedere cele prezentate, considerăm că din punct de vedere tehnic, doar ofertantul S.C. ... S.R.L. nu îndeplinește cumulativ cerințele din caietul de sarcini”.

Analizând conținutul documentelor aflate la dosarul cauzei, Consiliul constată că oferta depusă de către S.C. ... S.R.L. a fost în mod corect respinsă ca neconformă de către autoritatea contractantă în temeiul dispozițiilor art. 36 alin. (2) lit. a) din H.G. nr. 925/2006.

În acest sens, Consiliul reține că cerința minimă din caietul de sarcini este „Număr de locuri pe scaun pasageri” – „Capacitate minimă 30 locuri”, cerință minimă ce trebuie îndeplinită permanent, fără fi condiționată de alte împrejurări, așa cum este cazul ofertei depusă de către contestatoarele când, în cazul existenței în autovehicul a unei persoane cu dizabilități, potrivit documentului „Raport testare” (Anexa 12b) din propunerea tehnică, numărul locurilor „pe scaune” este de 28.

În atare situație, nevoia autorității contractante de a avea minim 30 de locuri pe scaune pentru pasageri nu este îndeplinită continuu, fiind condiționată, în cazul ofertei contestatoarei, de inexistența persoanei cu dizabilități în interiorul autobuzului, ori, impunerea cerinței privind existența rampei, respectiv „*Rampa pentru persoane cu dizabilități cu acționare manuală și/sau hidraulică*”, presupune prezența persoanei cu dizabilități în autobuz, deci, în consecință ocuparea celor 3 scaune pliabile cu căruciorul persoanei cu dizabilități.

De altfel, în acest sens sunt și prevederile reglementărilor europene menționate în caietul de sarcini la lit. c), respectiv ECE R 107.02, EC 2001/85 și anexa 8 a ECE 107.02 referitoare la transportul persoanelor cu dizabilități.

Astfel, Consiliul reține că potrivit dispozițiilor art. 35 alin.(2) din O.U.G. nr. 34/2006, „*Specificațiile tehnice reprezintă cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv în așa manieră încât să corespundă necesității autorității contractante*”, astfel încât, necesitatea autorității contractante, în cazul ofertei câștigătoare, nu este îndeplinită.

Prin contestația formulată S.C. ... S.R.L. confirmă, în fapt, neconformitatea ofertei sale în condițiile în care în Anexa 14 din ofertă, punctul 42.2-43, indicată de aceasta, este menționat în mod clar „Numărul de scaune destinate pasagerilor” – „31 (28 fixe + 3 pliabile)”, prin urmare, este evident că cerința din caietul de sarcini potrivit căreia „Numărul de locuri pe scaun pasageri” – „Capacitate minimă 30 locuri”, trebuie îndeplinită în orice situație și să nu fie afectate de nicio altă împrejurare.

Față de cele de mai sus, Consiliul apreciază că autoritatea contractantă, în mod corect, a reținut că în varianta în care locul persoanei cu handicap este ocupat cerința nu este îndeplinită numărul de locuri pe scaune în acest caz fiind doar de 28 față de 30 iar în varianta încărcării la maxim a autovehicolului respectiv 31 de locuri pe scaun ocupate și 67 în picioare, locul pentru persoana cu dizabilități nu este liber.

De altfel, Consiliul constată că autovehicolul trebuie să aibă o astfel de caracteristică tehnico-funcțională, respectiv o amenajare interioară proiectată astfel încât să ofere un loc pentru persoanele cu dizabilități, or, atunci când un astfel de spațiu este ocupat de căruciorul pentru persoane cu dizabilități, numărul de locuri pe scaune pentru pasageri este mai mic decât cel impus prin cerința minimă din caietul de sarcini.

Față de cele constatate anterior, Consiliul va respinge ca nefondate criticile contestatoarei aduse deciziei de respingere a ofertei sale ca neconformă.

Consiliul apreciază că în speță nu pot fi incidente dispozițiile art. 36 alin. (2) din O.U.G. nr. 34/2006, deoarece din documentele aflate la dispoziția sa rezultă, în mod clar, faptul că oferta contestatoarei este neconformă în temeiul dispozițiilor art. 36 alin. (2) lit. a) din H.G. nr. 925/2006, deoarece nu respectă cerințele caietului de sarcini.

În ceea ce privește mențiunea din adresa de comunicare a rezultatului procedurii de atribuire referitoare la varianta 1 și varianta 2, Consiliul reține că, într-adevăr nu au fost depuse oferte alternative, așa cum susține și contestatoarea, însă, în stabilirea caracterului neconform al ofertei autoritatea contractantă a avut în vedere, raportat la informațiile din propunerea tehnică cu privire la numărul de locuri pe scaune, respectiv a existenței a 3 scaune pliabile, varianta 1 în care acestea sunt ocupate de căruciorul persoanei cu dizabilități și varianta 2 în care scaunele pliabile sunt ocupate de persoane fără dizabilități.

Criticile aduse de către contestatoare prevederilor documentației de atribuire, formulate prin contestație și prin concluzii scrise, potrivit cărora *„specificațiile tehnice așa cum au fost menționate în Caietul de sarcini, trebuiau să permită oricărui ofertant accesul egal la procedura de atribuire și nu să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate «ulterioare» de natură să restrângă concurența între operatorii economici”*, vor fi respinse ca tardive având în vedere că invocarea caracterului nelegal al prevederilor documentației de atribuire trebuia făcută prin raportare la termenul stabilit de legiuitor de art. 256² alin. (1) și (2) din O.U.G. nr. 34/2006.

Prin urmare, având în vedere cele reținute anterior, luând în considerare aspectele de fapt și de drept mai sus menționate, în temeiul dispozițiilor art. 278 alin. (5) și alin. (6) din O.U.G. nr. 34/2006, Consiliul va respinge ca nefondată contestația formulată de către S.C. ... S.R.L., în contradictoriu cu S.C. ...S S.R.L.

În ceea ce privește contestația formulată de S.C. ...S S.A., ce face obiectul dosarului nr. .../2015, Consiliul constată că prin aceasta este criticat actul prin care a fost comunicat rezultatul procedurii de atribuire, pentru lotul 1, respectiv adresa nr. 4584/22.10.2015, prin care autoritatea contractantă a declarat câștigătoare oferta depusă de S.C. ...S.A.

Printr-o primă critică S.C. ...S S.A. invocă faptul că oferta depusă de S.C. ...S.A. este neconformă deoarece autovehicolul (autobuzul) ofertat nu are podea complet coborâtă pe toată lungimea, fără alte

supraînălțări pe întreaga suprafață destinată transportului urban de călători, făcând trimitere la o prevedere din caietul de sarcini.

Potrivit prevederilor caietului de sarcini, în secțiunea „Generalități” autoritatea contractantă a precizat că *„Se intenționează achiziționarea unui număr de 4 autobuze noi cu podea complet coborâtă pe toată lungimea vehicolului fără alte supraînălțări pe întreaga suprafață, destinate transportului urban de călători”* iar în secțiunea „Cerințe de natură tehnică” - „Caroseria” au fost impuse ca cerință minimă că *„Podeaua trebuie să fie coborâtă pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii situați în picioare”*.

Consiliul va reține însă, că, cerința minimă stabilită prin caietul de sarcini cu privire la podeaua autovehicolului este cea din secțiunea „Cerințe de natură tehnică” - „Caroseria” respectiv cea potrivit căreia *„Podeaua trebuie să fie coborâtă pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii situați în picioare”*, prevederea invocată de către contestatoarele regăsindu-se în secțiunea „Generalități”, care prin conținutul ei lămurește ofertanții, în mod generic, cu privire la scopul achiziției, în speță produsul pe care intenționează să îl achiziționeze și destinația acestuia, așa cum rezultă chiar din textul citat *„Se intenționează achiziționarea unui număr de 4 autobuze noi cu podea complet coborâtă pe toată lungimea vehicolului fără alte supraînălțări pe întreaga suprafață, destinate transportului urban de călători”*.

De altfel, art. 35 alin. (1) din O.U.G. nr. 34/2006 prevede astfel *„Caietul de sarcini conține, în mod obligatoriu, specificații tehnice”* iar în speță, specificația tehnică este următoarea *„Podeaua trebuie să fie coborâtă pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii situați în picioare”*.

Din analiza propunerii tehnice a ofertei câștigătoare Consiliul constată că nu sunt confirmate susținerile autorității contractante din punctul de vedere și mențiunea din propunerea tehnică a ofertantului declarat câștigător potrivit căreia *„Podeaua coborâtă pe toată suprafața disponibilă pasagerilor situați în picioare”*, în condițiile în care potrivit informațiilor din propunerea tehnică a S.C. ...S.A., pentru accesul în partea din spate a autobuzului, trebuie urcate 2 trepte de 225 mm înălțime.

Consiliul reține că din Certificatul de conformitate și omologare a produsului ...capitolul caroserie, art. 42.2 și art. 43 nu rezultă faptul că *„zona destinată pasagerilor în picioare este situată în partea frontală a autobuzului, iar pentru pasagerii pe scaune au alocată zona din spatele autobuzului”*, așa cum afirmă autoritatea contractantă în adresa nr. 4716/29.10.2015, prin care răspunde notificării contestatoarei nr. 365/28.10.2015, în condițiile în care din documentul în discuție rezultă că cele 33 de locuri pe scaune, se regăsesc pe „puntea inferioară” informație care vine în contradicție cu faptul că scaunele sunt distribuite pe toată suprafața autovehicolului, așa cum rezultă din paginile 68 și 70 ale propunerii tehnice.

În aceste condiții, raportat la prevederile documentației de atribuire, respectiv la cerința tehnică stabilită și la necesitatea obiectivă a autorității contractante aceasta trebuia să se asigure că propunerea tehnică îndeplinește cerința prevăzută în documentația de atribuire și să solicite clarificări în temeiul dispozițiilor art. 201 alin. (1) din O.U.G. nr. 34/2006 pentru a stabili dacă spațiul de pe podea „coborâtă pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii situați în picioare”, amplasat „în partea frontală a autobuzului” (după cum afirmă în punctul de vedere), este destinat exclusiv celor „60 de locuri în picioare + 1 loc persoane cu dizabilități”, număr de locuri menționat în pagina 9 din propunerea tehnică.

În acest context, Consiliul mai reține că în cadrul documentului „EC CERTIFICATE OF CONFORMITY”, aflat la pagina 17-19, este menționat, la punctul 43, un număr de 54 de locuri în picioare, aspect pe care, de asemenea, autoritatea contractantă trebuia să îl lămurească.

În lipsa unui astfel de demers, prin care să se lămurească aspectele legate de modalitatea de îndeplinire a cerinței din caietul de sarcini potrivit căreia „Podeaua trebuie să fie coborâtă pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii situați în picioare”, Consiliul constată critica fondată.

Un alt aspect criticat de către contestatoare îl constituie faptul că, în opinia sa, punctajul ofertei câștigătoare nu a fost corect calculat, în speță, calculul punctajului pentru factorul de evaluare „Termen de livrare a produselor”, apreciind că pentru acest factor de evaluare a ofertei depuse de S.C. ...S.A. trebuiau să se acorde 0 (zero) puncte.

Potrivit documentației de atribuire, Consiliul reține că în cadrul prezentei proceduri de atribuire a fost stabilit criteriul de evaluare „oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic”, factorii de evaluare fiind „Prețul”, „Perioada de garanție” și „Termenul de livrare a produselor”.

În ceea ce privește algoritmul de calcul pentru factorul de evaluare „Termenul de livrare a produselor”, despre care contestatoarea susține că a fost incorect aplicat, Consiliul constată că în fișa de date a achiziției, la cap. IV.2.1) „Criterii de atribuire”, 3 „Termenul de livrare a produselor”, autoritatea contractantă a stabilit astfel:

„Algoritmul de calcul: Descriere: Pentru ofertele admisibile cu un termen de livrare egal sau mai mare decât 45 de zile se acordă punctaj maxim alocat factorului de evaluare, respectiv 5 puncte. Pentru ofertele admisibile cu un termen de livrare egal sau mai mare decât 45 de zile, dar mai mic decât 90 de zile, punctajul se acordă astfel: Algoritmul de calcul: $PTL(n) = (45/\text{termen de livrare aferent ofertei } (n)) \times 5 \text{ puncte}$. Ofertele cu un termen de livrare mai mare decât 90 de zile vor fi respinse ca fiind neconforme. Pentru un termen mai mic decât cel de 45 zile, oferta nu va fi punctată suplimentar”.

Din documentele depuse la dosarul cauzei de către autoritatea contractantă, rezultă că, în etapa de evaluare a ofertelor comisia de

evaluare, după stabilirea caracterului admisibil al ofertelor, a procedat la aplicarea criteriului de atribuire.

Potrivit raportului procedurii de atribuire nr. 4497/19.10.2015, pag. 33, comisia de evaluare a acordat ofertei depusă de S.C. ...S.A. 2,5 puncte pentru factorul de evaluare „Termen de livrare”, în condițiile în care s-a oferat un termen de livrare de 90 de zile.

Din analiza modului în care urma să se aplice algoritmul de calcul pentru factorul de evaluare „Termenul de livrare” rezultă că *„Pentru ofertele admisibile cu un termen de livrare egal sau mai mare decât 45 de zile, dar mai mic decât 90 de zile”,* respectiv pentru un termen cuprins între 46 și 89 de zile se aplica algoritmul de calcul iar *„Ofertele cu un termen de livrare mai mare decât 90 de zile vor fi respinse ca fiind neconforme”,* termenul de livrare de 90 de zile nefiind cuprins în algoritmul de calcul, astfel încât nu trebuia punctat.

Pentru ofertarea unui termen de livrare de 90 de zile autoritatea contractantă nu avea posibilitatea de a aplica *„Algoritmul de calcul: $PTL(n) = (45/\text{termen de livrare aferent ofertei } (n)) \times 5 \text{ puncte}$ ”,* cel mai mare termen de livrare care putea intra în calcul era cel de 89 de zile, conform algoritmului stabilit prin fișa de date a achiziției.

Prin urmare, autoritatea contractantă a acordat 2,5 puncte pentru termenul de livrare de 90 de zile al ofertei depusă de S.C. ...S.A. cu nerespectarea algoritmului stabilit, în condițiile în care din conținutul acestuia rezultă că pentru ofertarea unui termen de livrare mai mic de 90 de zile se aplică algoritmul de calcul iar pentru un termen de livrare mai mare de 90 de zile oferta este neconformă, oferta contestatoarei nesituându-se în niciuna dintre situații, împrejurare față de care trebuia să nu i se acorde punctaj, critica cu privire la acest aspect dovedindu-se fondată.

În aceste condiții, în conformitate cu prevederile art. 278 alin. (2), (4) și (6) din O.U.G. nr. 34/2006, Consiliul va admite contestația formulată de S.C. ...S S.A. în contradictoriu cu S.C. ...S S.R.L. și va anula, în parte, raportul procedurii nr. 4497 din 19.10.2015 „LOT 1”, actele subsecvente acestuia, respectiv mențiunile referitoare la oferta S.C. ...S.A. și cele referitoare la aplicarea criteriului de atribuire. Totodată, va obliga autoritatea contractantă ca, în termen de 10 zile de la primirea deciziei, să continue procedura de atribuire prin reevaluarea ofertei depusă de S.C. ...S.A. pentru lotul 1, conform celor cuprinse în motivare.

În ceea ce privește solicitarea contestatoarei de a depune concluzii orale aceasta va fi respinsă de Consiliu, nefiind utilă cauzei întrucât documentele depuse de părți la dosarul cauzei au fost suficiente pentru soluționarea cauzei.

În temeiul dispozițiilor art. 278 alin. (6) din OUG nr. 34/2006, Consiliul va dispune continuarea procedurii de atribuire cu respectarea celor decise anterior.

PREȘEDINTE COMPLET

...

MEMBRU COMPLET

...

MEMBRU COMPLET

...

Redactată în 5 exemplare originale, conține 17 (șaptesprezece) pagini.

Anexa nr. 13

**Raportul extrajudiciar de estimare valorica privind tranzactionarea de autobuze
electrice datat septembrie 2021**

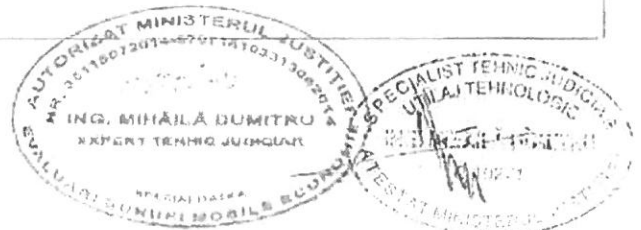


RAPORT EXTRAJUDICIAR DE ESTIMARE VALORICĂ

privind tranzacționarea de autobuze electrice cu lungimea de cca. 10-12 m, destinate transportului public urban de călători în condiții de relief deluros

Raportul are caracter informativ. Pe site-urile de profil, nu sunt prezentate documentele din ofertele pentru licitații referitoare la realizarea subansamblelor tehnice, caracteristicile tehnice ale materialelor utilizate, acestea având caracter confidențial. Ele pot fi analizate prin punerea la dispoziție în cazul și cu acordul unor instanțe de judecată după desemnarea expertului evaluator judiciar

INREGISTRARE LA EVALUATOR	septembrie 2021	INREGISTRARE LA CLIENT	-
1. EVALUATOR	MIHAILĂ DUMITRU		
ANEVAR	Legitimația nr. 14105 / valabila 2021 – EPI și EBM		
EXPERT JUDICIAR	Autorizația 5178-14396; Autorizația 36118072014; Autorizația 10271		
Adresa evaluatorului	<ul style="list-style-type: none">▪ Orașul: BUCUREȘTI▪ Strada/ Mihail Sebastian nr. 5.▪ Telefon : 0768.623969; 0722.274106▪ E-mail: dumitrumihaila@yahoo.com		
2. CLIENT	Cab. Av. Corina-Ruxandra Popescu		
Adresa	<ul style="list-style-type: none">▪ Str. Trifoi nr. 6, sector 3 - București, adresa de e-mail office@popescu-legal.com		
DESTINATARUL RAPORTULUI	Cab. Av. Corina-Ruxandra Popescu		
3. SCOPUL RAPORTULUI	Estimarea valorică a unui autobuz electric urban cu lungimea de cca. 10,8 m, cu stații de încărcare destinat transportului public urban de călători, operabil în condiții de deal.		
<p>Industria de autobuze urbane acționate electrice, operabile în condiții de deal, <u>în deosebi cele cu gabarit mare ce prezintă o putere mare de antrenare mecanică a unor subansamble</u>, este încă în faza de testare de cercetare. Ca sursă nepoluantă în timpul operării/funcționării, acumulatorii/bateriile electrice sunt încă în faza de cercetare/testare. Din acest motiv, al acționării și încărcării electrice, se impune ca achizitorul de astfel de bunuri să manifeste o prudență foarte mare. În condiții de deal, în România, infrastructura este mult rămasă în urmă (strazi înguste, populație urbană mare). În transportul public urban, autobuzul electric ar trebui să funcționeze fără probleme întreaga zi, fără a fi scos timp îndelungat din traseu pentru încărcarea acumulatorilor electrice. În faza de achiziție, sunt asumate riscuri foarte mari privitoare la <u>operarea în condiții de deal</u> dacă autobuzele sunt neomologate <u>“de tip ale întregului vehicul”</u>. În practică, dacă nu se prezintă tehnologia acumulatorilor la ofertare pe motiv de confidențialitate și nici omologarea cu observațiile comportamentului vehiculului în condiții de deal, riscul este mare. Anumiți factori, precum stilul de condus, temperaturile exterioare scăzute sau traseele în panta/rampa cresc cerințele de energie în utilizarea zilnică, în condiții normale de operare. Prin urmare, în practică, durata efectivă de încărcare este influențată de o serie de factori, precum temperatura ambientală, nivelul de încărcare a bateriei și puterea maxim posibilă de încărcare pe care o poate suporta vehiculul, intrucat în operare nu se poate controla numărul de persoane care se vor urca în vehicul în transportul urban la un moment dat. Este recomandabil ca achizitorul să aibă la bază rapoarte de expertiză tehnică care <u>să constate calitatea tehnică</u>, nu doar economică. Rapoartele tehnice de evaluare și de constatare tehnică auto trebuie efectuate de specialiști în domeniu, de preferință experți judiciari.</p>			



1.	BAZA DE EVALUARE	Standardele de evaluare recomandate pentru activitatea de evaluare.
	DATA DE REFERINȚĂ A EVALUĂRII	Septembrie 2021
	VIZIONAREA BUNULUI MOBIL	Nu s-a realizat.

5.	DATE PRIVIND DREPTURI DE PROPRIETATE, OMOLOGĂRI TEHNICE, MATERIALE UTILIZATE	Nu au fost puse la dispoziția expertului. Motivul: au caracter confidențial.
6.	CARACTERISTICILE TEHNICE	Majoritatea ofertanților nu fac publice toate caracteristicile tehnice, motivul invocat: DATELE TEHNICE AU CARACTER CONFIDENȚIAL. La data oferțării, autobuzul electric cu lungimea de cea. 10,8 m, operabil în condiții de deal, pentru transportul public urban de călători, trebuie OMOLOGAT "de tip ale întregului vehicul". OMOLOGAREA tip "versium" poate ascunde riscuri transferate ulterior achizitorului. În cazul acceptării unei vremelnice neomologări din motivul neexecutării la timpul oportun sau tip "versium", riscurile unor posibile neconformități TEHNICE se transferă de la furnizor la achizitor. Spre exemplu, costurile pentru neconformitățile TEHNICE constatate la omologare pot fi considerabile. Data fiind destinația, transportul public orașănesc în condiții de deal, este posibil ca <u>anduranta</u> să fie afectată, autobuzul să rămână fără o rezistență omologată a unor subansamble <u>solicitare mecanic intens</u> . Observațiile constatate în urma întoarcerii procesului verbal de omologare, în condiții de deal, trebuie analizate cu atenție și înlăturate sau acceptate în fața dinaintea tranzaționării. CONCLUZIE: Dpdv al evaluării tehnice, în cazul tranzaționării de "bunuri mobile economice", neomologate "de tip ale întregului bun mobil", putem afirma că ne aflăm în fața unor riscuri care trebuie gestionate ulterior. Cum? Nu știm. Menționez că omologarea înseamnă testarea unui bun mobil și în condițiile funcționării la parametri tehnici maximi, solicitări mecanice maxime a unor subansamble ale vehicului. Observațiile din PV-ul de omologare trebuie analizate de achizitor în scopul analizei costurilor viitoare operării a bunului mobil dorit a fi achiziționat.

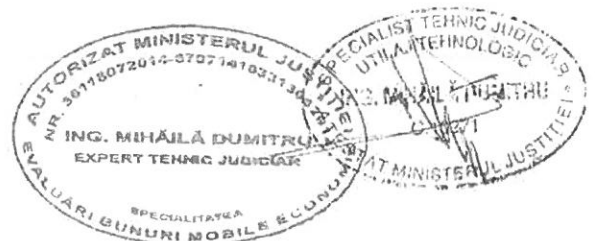


7. DATE PRIVIND
PIAȚA UE CU
BUNURI MOBILE
ASEMĂNĂTOARE
CU CEL SUPUS
ESTIMĂRII
VALORICE

Adoptarea autobuzelor electrice în flota urbană de transport public este în creștere în întreaga lume. În ultimii ani, și în Europa a început tranziția spre adoptarea autobuzelor electrice, această tranziție fiind acum în plină expansiune. În cazul autobuzelor electrice, există diferențe majore nu doar între performanțele acestora, ci și între tehnologiile folosite, fapt care poate afecta major rezultatul final: de exemplu, un producător poate pretinde o autonomie mai mare la o singură încărcare a bateriilor, dar, în realitate, aceasta să fie mult inferioară celei a altor concurenți. Iarna, autonomia reală scade. Cum tehnologia și prețul bateriilor evoluează rapid, este de dorit ca și acest lucru să fie luat în calcul. Alfel, între motivele care pot încetini adoptarea autobuzelor electrice, unul este că, în cazul în care autonomia bateriei este mai mică decât cea anunțată sau dacă timpul de încărcare durează prea mult, atunci există riscul blocajului cu o flotă de autobuze electrice care au performanțe suboptimale. Prin urmare, bateria, care reprezintă aproximativ un sfert din costul unui e-bus, trebuie să fie eficientă și fiabilă. Un alt motiv important este costul. Astfel, cu un cost mediu pentru un autobuz electric mare de aproximativ 750.000 USD, un e-bus este cu aproximativ 50% mai scump decât un autobuz diesel cu motor cu ardere internă. În plus, sunt necesare mai multe stații de încărcare pentru a alimenta o flotă de autobuze electrice, fiecare dintre acestea costând până la 100.000 USD, în funcție de tehnologie. Între producătorii care comercializează autobuze electrice la nivel global sau continental, se numără: BYD, VDL, MAN, Mercedes, Volvo, Heuliez, Solaris (unul dintre cei mai mari producători din Europa), SOR, Karsan, Tamsa, Isuzu etc. Autobuzele electrice pot avea dimensiuni de 8, 10, 12, 18m; pot fi destinate transportului public urban de călători în condiții de relief deluros sau de șes; stațiile de încărcare pot fi lente sau rapide (cu sau fără pantograph). Ca exemple, prețul pentru un Heuliez Bus GX 337 Electric, un autobuz electric francez de 12 metri, este de 503.000 USD; prețurile autobuzelor germane MAN Lion's City E, 635.000 USD; autobuzele germane Mercedes eCitaro, 558.000 USD. Se poate concluziona din aceste informații de pe site-urile cu asemenea specificații că prețul mediu UE pentru un autobuz electric de dimensiuni 10-12m este de cea 450.000,00 Euro cu stații rapide/lente de încărcare. Deși la nivel global, pe piața mondială ar putea exista preturi „mai atractive” pentru autobuzele electrice Made in China, ramane discutabilă eficiența și fiabilitatea lor, precum și riscul blocării cu o flotă de e-autobuze care au performanțe suboptimale. Cu oferte atractive, apariția în timpul operării a unor vicii ascunse pentru produsele din China, neomologate în UE, nu poate fi exclusă.

Concluzie: În funcție de tehnologia de execuție a subsansamblelor, îndeosebi cea referitoare la acumulatori și stațiile rapide de încărcare electrică, prețul unui autobuz electric de cea 10 m, cu masa maximă a acumulatorilor de cea 2 tone cu operare în relief deluros, cu stații de încărcare este cuprins în intervalul 440.000-470.000 Euro, fără taxe. Site-urile cu oferte prezintă comparabile cu prețuri ridicate în care includ stațiile de încărcare, dar fără să precizeze tehnologia acumulatorilor, calitatea tehnologică a subsansamblelor sau omologarea în condiții de duranță maximă.

Curs BNR: 4,9 lei/euro și 4,2 lei/usd.



8. ESTIMAREA COMPARABILELOR

Dacă sunt cunoscute dinainte elementele de comparație ale subiectului, acest aspect este unul benefic pentru expertul evaluator. În concluzie, evaluarea definitivă, nu informativă, trebuie întocmită pe baza datelor tehnice furnizate de ofertanți în urma unor solicitări de către instanțele de judecată care desemnează experți judiciari în scopul definitivării valorilor de ofertare pe baza comparabilelor tehnice cunoscute, considerate la ofertare confidentiale.

9. SURSE DE INFORMARE

Standardele de evaluare a bunurilor. Aplicarea acestor standarde este obligatorie în activitatea de evaluare desfășurată în România. Din acest punct de vedere, standardele de evaluare trebuie să stea la baza elaborării tuturor rapoartelor de evaluare/verificare, inclusiv a celor executate pentru expertizele judiciare care se referă la estimarea valorii unor bunuri. Standardele de evaluare a bunurilor conforme cu Standardele Internaționale de Evaluare (IVS), conținând inclusiv patru Standarde Europene de Evaluare reprezintă o colecție completă, perfect compatibilă cu realitățile din România, legate de evaluarea bunurilor.

Tipul valorii: Valoarea de piață - Comentariile prezentate pentru deținția similară a valorii de piață din SEV 100, Cadru general, pot fi aplicate pentru a ajuta la interpretarea rezultatului.

Conceptul economic de valoare reflectă optica pieței asupra beneficiilor celui care deține bunurile la data evaluării. Valoarea de piață a bunului este o reprezentare a utilității sale recunoscute de piață la data transferului/inchirierii/exploatării. Valoarea de piață nu înseamnă ajustări contabile înseamnă utilizarea prezentă/viitoare a bunului recunoscută de piață.

Termenul „valoarea echitabilă” este prețul estimat pentru transferul unui activ sau a unei datorii între părți identificate, aflate în cunoștință de cauză și hotărâte, pret care reflectă interesele acelor părți.

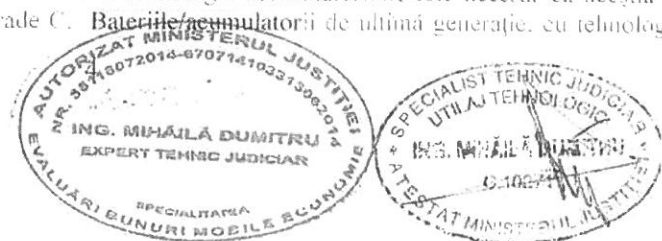
Valoarea echitabilă cere estimarea prețului care este just pentru ambele părți.

Premisele valorii - Cea mai bună utilizare (CMBU-ul) - Cea mai bună utilizare a unui activ poate fi utilizarea sa curentă sau existentă. Dacă cea mai bună utilizare este diferită de utilizarea curentă, valoarea este influențată de costul conversiei activului la cea mai bună utilizare a sa. Valoarea justă cere estimarea prețului care este just pentru ambele părți identificate, luând în considerare avantajele sau dezavantajele pe care fiecare parte le va obține din tranzacție. Aceasta, de obicei, este aplicată în context judiciar. Valoarea justă este prețul estimat pentru transferul unui activ sau a unei datorii între părți identificate, aflate în cunoștință de cauză și hotărâte, care reflectă interesele acelor părți.

Condiții și circumstanțe limitative:

Aceste previziuni se pot schimba în funcție de evoluția economică. Evaluatorul nu își asumă nicio responsabilitate în legătură cu aceasta situație. Evaluatorul nu a realizat o expertiză de detaliu asupra activelor analizate și nu va putea fi făcut răspunzător pentru existența unor vicii ascunse. Acest raport nu trebuie considerat ca un raport detaliat al stării tehnice a bunului mobil. Evaluatorul nu oferă garanții explicite sau implicite în privința stării în care se afla bunul și nu este responsabil pentru existența unor astfel de situații și a eventualelor consecințe și nici pentru eventualele procese tehnice de testare necesare descoperirii lor. Evaluatorul nu își asumă responsabilitatea în privința acuratetei informațiilor furnizate/prezentate de terțe părți/site-uri cu oferte. Intrarea în posesia unei copii a acestui raport nu implică dreptul de publicare a acestuia. Raportul este destinat uzului exclusiv al clientului și destinatarului. Evaluatorul, prin natura muncii sale, nu este obligat să ofere în continuare consultanță sau să depună marturie în instanță relativ la bunul mobil în cauză, în afara cazului în care s-au încheiat astfel de înțelegeri în prealabil.

10. CONCLUZII: În funcție de tehnologia de execuție a subsansamblelor, îndeosebi cea referitoare la acumulatori și stațiile rapide de încărcare electrică, prețul unui autobuz electric de cea 10 m, cu masa maximă a acumulatorilor de cea 2 tone cu operare în relief deluros, cu stații de încărcare, în UE, este cuprins în intervalul 140.000-170.000 Euro, fără taxe. Site-urile cu oferte prezintă comparabile cu prețuri ridicate în care includ stațiile de încărcare, dar fără să precizeze tehnologia acumulatorilor, calitatea tehnologică a subsansamblelor sau omologarea în condiții de duranță maximă. Referitor la tehnologia acumulatorilor, este necesar ca aceștia să corespundă și condițiilor climatice de -25-30 grade C. **Bateriile/acumulatorii** de ultimă generație, cu tehnologie



Lithium, cu o densitate mare a energiei înmagazinate, respectiv cu un volum și o masă de 2 tone, pentru realizarea autonomiei solicitate în condițiile climatice de -25; -30 grade C în care vor funcționa, sunt scumpe. Capacitatea de înmagazinare a energiei pentru acumulatorii utilizați la cicluri de încărcare/descărcare nu trebuie să scadă sub 80% din capacitatea inițială în minim 5 ani. Bateriile electrice vor permite o încărcare rapidă (5÷20 minute) și o încărcare lentă (maxim 5÷8 ore) fără să își piardă calitățile funcționale. Bateriile/acumulatorii vor trebui să aibă în mod obligatoriu buletin de măsurători emis de un laborator acreditat din UE, din care să reiasă consumul maximal de 1,4 – 1,8 kWh/km. În condițiile de relief deluros, sunt necesare limite maxime de 1,7 kWh/km. Încărcarea completă a bateriei în sistemul de încărcare rapidă este o condiție importantă, știut fiind că acest procedeu duce la accelerarea gradului de uzură pentru un acumulator. Stațiile de încărcare rapide cu un randament de min. 96% vor introduce în baterii, prin intermediul pantografului, o cantitate mare de energie într-un timp extrem de mic de maxim 5-20 min pe perioada de 24 ore/zi, 7 zile pe săptămână. Cuplarea/decuplarea la stația rapidă trebuie să se facă automat de către conducătorul vehiculului. Aceste caracteristici tehnice extrem de riguroase pentru baterii/acumulatori și stațiile de încărcare conduc la prețul ridicat al acestor subansamble din funcționarea și operarea unui autobuz electric, cu atât mai mult a celui operat în condiții de relief deluros.

În conformitate cu cele menționate imediat mai sus, în tabelul următor este prezentată –

Ponderea orientativă a costurilor pe subansamble reflectată în prețul total al unui autobuz electric

Subansamblu din funcționarea/operarea unui autobuz electric	Pondere subansamblu în costul total
structura de rezistență și mecanică	40,00%
Dotările	10,00%
bateriile/acumulatorii/electronica	20,00%
stațiile de încărcare	30,00%
TOTAL	100,00%

Cu privire la alte cheltuieli generate, trebuie avute în vedere următoarele:

- Numărul de revizii tehnice planificate trebuie evidențiat sub formă de grafic, în primii ani nr-ul fiind mic.
- Cheltuielile cu service-ul trebuie diferențiate pentru că, în primii cca 5 ani, costurile sunt mici.
- În cazul în care ofertantul este intermediar (nu intervine asupra bunului mobil), cheltuielile indirecte ar trebui să fie mici sau excluse.
- Cheltuielile neprevăzute (neprevăzute) se pot utiliza doar pentru modificarea cantităților și calităților. Or în cazul bunului mobil de natura unui autobuz electric ca bun compact, odată dat în uz/pus pe piața UE, acesta ar trebui să întrunească toate cerințele tehnice și economice, fără să fie incluse "neprevăzutele" ca o cheltuială.
- Dat fiind faptul că punțile, caroseria, motorul electric, sistemul de direcție, piesele mecanice, componentele electronice sunt garantate de producătorii acestor subansamble/piese (spre exemplu, motorul la peste 500000 Km, caroseria peste 10-15 ani), în primii cca 3-5 ani, costurile cu întreținerea ar trebui să fie limitate doar la valoarea consumabilelor.
- Prețul transportului reprezintă un procent de 8-10 %, calculat în cazul transportului de cantități mari pe întreg lotul, nu pe componentă lot. Prețul transportului de mărfuri pe apă, comparativ cu cel pe uscat, este mult inferior. În UE, prețul pe uscat este de cca un euro/Km.

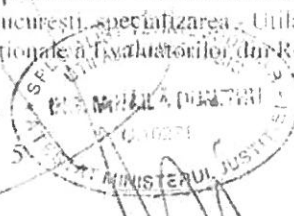
Drept pentru care am înmormit, în condițiile limitative prezentate mai sus, prezentul Raport extrajudiciar de estimare valorică, conținând un număr de 5 pagini.

ING. Dumitru MIHĂILĂ

Expert tehnic judiciar Tribunalul București specializarea - Evaluare bunuri mobile economie

Specialist tehnic judiciar Tribunalul București, specializarea - Utilaj tehnologic.

Membru titular al Asociației Naționale a Evaluătorilor din România



Anexa nr. 14

Extras din Raportul procedurii nr. 83697/17.05.2021 din procedura organizata de Municipiul Craiova, conform anunt de participare SEAP nr. CN1023276/03.08.2020

MUNICIPIUL CRAIOVA
Primăria Municipiului Craiova
Craiova, str. A. I. Cuza nr. 1
Nr. 83697/17.05.2021



Raportul procedurii

1.Referinte:

Procedura de atribuire: licitație deschisă

Cod unic de identificare a achiziției: 4417214-2020-I

Contract de achiziție publică: Furnizarea autobuzelor și stațiilor de încărcare – proiect *“Înnnoirea parcului de vehicule de transport public urban - Achiziția de autobuze noi – Faza 1 (30 buc.)”*, cod SMIS 129426;

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

31681500-8 Aparate de reîncărcare (Rev.2)

Anunț de participare:

-pe site-ul www.e-licitatie.ro Anunțul de participare nr. CN1023276 publicat la: 03.08.2020, ora 01:36

-pe site-ul <http://ted.europa.eu> anunțul de participare publicat în suplimentul Jurnalului Oficial al Uniunii Europene cu nr. 2020/S 149-364584

-anunt de tip Erata pe site-ul <http://ted.europa.eu> anunțul de participare publicat în suplimentul Jurnalului Oficial al Uniunii Europene cu nr. 2020/S 164-398585, privind extinderea termenelor din procedura, respectiv: decalarea termenului de depunere a ofertei de la 07.09.2020 la 28.09.2020

-anunt de tip Erata pe site-ul <http://ted.europa.eu> anunțul de participare publicat în suplimentul Jurnalului Oficial al Uniunii Europene cu nr. 2020/S 187-450276, privind extinderea termenelor din procedura, respectiv: decalarea termenului de depunere a ofertei de la 28.09.2020 la 12.10.2020

Valoarea estimată a achiziției: 77.568.706,00 lei (excl. TVA)

Sursele de finanțare: Bugetul local, Fondul European de Dezvoltare Regionala, Bugetul de stat conform Ghidului solicitantului pentru Obiectivul specific 4.1 și Cererii de finanțare depuse - capitolele bugetare:

84.02.03.02.58.01.01, iar plata se va face din contul IBAN:RO69 TREZ 24A84030 2580101X

84.02.03.02.58.01.02, iar plata se va face din contul IBAN:RO85 TREZ 24A84030 2580102X

84.02.03.02.58.01.03, iar plata se va face din contul IBAN:RO04 TREZ 24A84030 2580103X,

deschise la Trezoreria Operativă Municipiul Craiova.

Termenul limită de depunere a ofertelor: Data 12.10.2020, ora 15.00.

2.Informații generale despre procedura de atribuire:

2.1.Legislația aplicabilă

Procedura de atribuire s-a organizat în conformitate cu legislația în vigoare în domeniul achizițiilor publice în România la momentul lansării procedurii de atribuire, după cum urmează:

a) Legea privind achizițiile nr. 98/2016;

b) Legea privind remediile și caile 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 National de Soluționare a Contestărilor nr.101/2016;

c) www.anap.gov.ro;

d) H.G. nr. 395/2016, cu modificările și completările ulterioare, pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică /acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare;

e) O.U.G. nr.58/2016 pentru modificarea și completarea unor acte normative cu impact asupra domeniului achizițiilor publice;

f) O.U.G. nr. 107/2017 pentru modificarea și completarea unor acte normative cu impact asupra domeniului achizițiilor publice;

g) O.U.G. nr. 45/2018 pentru modificarea și completarea unor acte normative cu impact asupra domeniului achizițiilor publice;

M.G./I EX.

1

2	Asocierea: BOZANKAYA OTOMOTIV MAK. İML. İTH. VE İHR. A.Ş. și SILEO GmbH	NU	-oferta tehnică prezentată nu respectă în mod corespunzător cerințele impuse în Caietul de sarcini, aceasta fiind incompletă, astfel în conformitate cu prevederile art.215 alin.(5) din Legea nr. 98/2016 și art.137 alin.(1) și alin.(3) lit a) din HG nr. 395/2016, cu modificările și completările ulterioare, oferta a fost respinsă fiind considerată neconformă.
3	BMC TRUCK & BUS SA	DA	-
4	KARSAN OTOMOTIV SANAYI VE TICARET A.S	NU	-oferta tehnică prezentată nu respectă în mod corespunzător cerințele impuse în Caietul de sarcini, întrucât nu toți parametrii tehnici minimali și maximali declarați în Anexa nr. 1 a caietului de sarcini sunt respectați, astfel în conformitate cu prevederile art.215 alin.(5) din Legea nr. 98/2016 și art.137 alin.(1) și alin.(3) lit a) din HG nr. 395/2016, cu modificările și completările ulterioare, oferta a fost respinsă fiind considerată neconformă.
5	SOLARIS BUS & COACH sp. z. o. o	NU	-oferta tehnică prezentată nu respectă în mod corespunzător cerințele impuse în Caietul de sarcini, întrucât nu toți parametrii tehnici minimali și maximali declarați în Anexa nr. 1 a caietului de sarcini sunt respectați, astfel în conformitate cu prevederile art.215 alin.(5) din Legea nr. 98/2016 și art.137 alin.(1) și alin.(3) lit a) din HG nr. 395/2016, cu modificările și completările ulterioare, oferta a fost respinsă fiind considerată neconformă.
6	TEMSA ULASIM ARACLARI SAN TIC A.S.	NU	-oferta tehnică prezentată nu respectă în mod corespunzător cerințele impuse în Caietul de sarcini, întrucât nu toți parametrii tehnici minimali și maximali declarați în Anexa nr. 1 a caietului de sarcini sunt respectați, astfel în conformitate cu prevederile art.215 alin.(5) din Legea nr. 98/2016 și art.137 alin.(1) și alin.(3) lit a) din HG nr. 395/2016, cu modificările și completările ulterioare, oferta a fost respinsă fiind considerată neconformă.

3.2.5. Aplicarea criteriului de atribuire și stabilirea clasamentului ofertanților

Criteriului de atribuire „cel mai bun raport calitate-preț” este aplicat doar ofertelor admisibile și luând în considerare informațiile prezentate de ofertanți în ofertă (propunerea tehnică și propunerea financiară) și documentele care însoțesc oferta. Informații detaliate privind aplicarea factorilor de evaluare din cadrul criteriului de atribuire care privesc aspecte de natură tehnică și financiară se regăsesc în Procesul-verbal nr.72269 din data de 20.04.2021 care conține rezultatul evaluării propunerilor tehnice și financiare, ce este parte a dosarului achiziției, și care a primit **AVIZ CONFORM NECONDIȚIONAT** din partea ANAP, conform Avizului nr.6979/7464/CN1023276/AC din data de **21.04.2021**.

În urma aplicării criteriului de atribuire „cel mai bun raport calitate-preț” și a algoritmului de calcul asociat, așa cum a fost stabilit în documentația de atribuire și detaliat conform celor de mai sus, punctajul obținut de fiecare ofertă admisibilă și clasamentul rezultat este identificat mai jos:

Nr. crt.	Ofertant	Punctaj obținut	Pret ofertat (excl.TVA)	Clasament
1	BMC TRUCK & BUS SA	100,00p	61.590.000,00 lei	1

3.2.6. Desfășurarea etapei de licitație electronică: nu este cazul

3.2.7. Verificarea documentelor-suport/dovezilor pentru demonstrarea informațiilor din DUAE