

Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

**ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”**



РЕШЕНИЕ

№ ОП - 256 / 14.08.2020 г.

за определяне на изпълнител на обществена поръчка

На основание чл. 22, ал. 1, т. 6, чл. 22, ал. 5, чл. 108 и чл. 109, от ЗОП и отразени резултати в доклад по чл.106, ал.3 от ЗОП на Комисия назначена със заповед № ОП- 376 / 01.11.2019 г. за отваряне, разглеждане, провеждане на договаряне, оценка и класиране по подадените заявления и оферти в процедура на договаряне с предварителна покана за участие за възлагане на обществена поръчка с предмет „Доставка и въвеждане в експлоатация на нови електрически автобуси и допълнително оборудване към тях за нуждите на обществения транспорт в Бургас”, открита със решение № ОП - 331 / 18.09.2019 г.

О Б Я В Я В А М

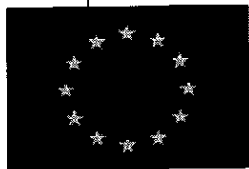
I. Класирането на участниците в горепосочената обществена поръчка в частта на обособена позиция № 2 - „Доставка и въвеждане в експлоатация на 34 броя нови 12-метрови електрически автобуси и допълнително оборудване към тях”

1-во място: ДЗЗД „ЕЛ Бус България”

II. Отстранени участници:

1. Консорциум „Черийт Моторс – Хайгър”

Мотиви за отстраняване: чл. 107, т. 2, б. а) и т. 5 от ЗОП - предложението на участника не съответства на предварително обявените условия за изпълнение на поръчката и не отговаря на изрично указаните условия за представянето му по форма и съдържание.



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”



При разглеждането на представеното в офертата на участника Техническо предложение за обособена позиция № 2, за която участникът участва, Комисията е установила необходимост от изискване на разяснения от участника за заявените от него данни в офертата, по отношение на:

* Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, по т.7 от представеното към офертата Предложение за изпълнение по Образец № 5.2.

Мотиви на Комисията, послужили като основание да изиска допълнителни разяснения:

* Времето за заряд (T) е дефинирано в Раздел VII, т.3.2. от документацията за участие, като Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, съгласно методиката по E- SORT или по друг еквивалентен метод, където SOC_w [kWh] е ниво „предупреждение“, съответстващо на минимално ниво на заряд на батерията, достигнато при нормална работа на превозното средство до състояние на невъзможност за достигане на скорост на движение от 30 км/ч или появяване на предупредителен сигнал, а SOC_m [kWh] е максимално ниво на заряд на батерията, достигнато при автоматичното изключване на зарядната станция. Нивата на заряд SOC_w и SOC_m са параметри на зарежданата батерийна система (Rechargeable Energy Storage System / RESS).

Участникът в т.7 от представеното към офертата Предложение за изпълнение по Образец № 5.2, е посочил стойност на времето за заряд (T) в размер на 200 минути. При извършената проверка на заявените от участника данни за съответствие с представените към офертата документи за проведени тестови изпитания, Комисията е установила, че декларираната от участника стойност на Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m не се извежда от представените тестови данни.

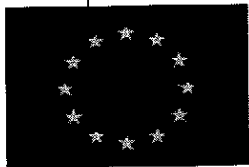
С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения по какъв начин, на основание представените документи в офертата, имайки предвид условията за извършване на тестовите изпитания по E-SORT и получените резултати от тях, Комисията би могла да извърши проверка на посочените данни за Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m.

* Енергийна ефективност на зарядна станция, η [%], респективно Общи енергийни разходи, C [€] по представените по Образец № 5.2.1. „Енергийни и емисионни разходи през целия експлоатационен живот на предлаганите автобуси”

Мотиви на Комисията, послужили като основание да изиска допълнителни разяснения:

ES_{max} е стойност за изходяща енергия от зарядната станция при заряд на батерията на автобуса от ниво SOC_w до ниво SOC_m, а EG_{max} е максималната стойност изходяща енергия от електрическата мрежа към зарядната станция при заряд на батерията на автобуса от ниво SOC_w до ниво SOC_m. Параметрите EG_{max} и ES_{max} следва да бъдат представени в изискуемата таблица Измервания на консумацията (Consumption Measures) – Използвана енергия (Usable Energy) от тестовите изпитания съгласно методиката по E-SORT или по друг

Проектът се финансира по Оперативна програма „Околна среда 2014 – 2020 г.”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд и от държавния бюджет на Република България



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”



еквивалентен метод, а параметърът енергийна консумация (с) на 100 км пробег – в изискуемата таблица Енергийна консумация (Energy Consumption) от тестовия протокол.

С оглед гореизложеното и предвид представените тестове в първоначалната оферта, на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения, по какъв начин би могла да извърши проверка на посочените данни за Енергийна ефективност на зарядна станция (пс), респективно за Общите енергийни разходи (С), съгласно Образец № 5.2.1. „Енергийни и емисионни разходи през целия експлоатационен живот на предлаганите автобуси”.

* Допустима максимална маса; Допустимо максимално натоварване на единична задвижваща ос и Допустимо максимално натоварване на единична неподвижна ос, по т.5 от представените към офертата „Технически спецификации” по Образец № 5.2.2.

Мотиви на Комисията, послужили като основание да изиска допълнителни разяснения:

При прегледа на представените от участника към офертата документи за типово одобрение на предлаганите превозни средства, и при сравнение със заявените в „Технически спецификации” по Образец № 5.2.2 стойности, Комисията е установила разминавания в данните за Допустима максимална маса; Допустимо максимално натоварване на единична задвижваща ос и Допустимо максимално натоварване на единична неподвижна ос по т. 5 - Маса и натоварване по оси.

С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения, за офертираните стойности за Допустима максимална маса; Допустимо максимално натоварване на единична задвижваща ос и Допустимо максимално натоварване на единична неподвижна ос по т. 5, съобразно представените към офертата документи за типово одобрение на предлаганите превозни средства.

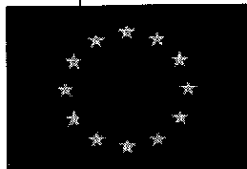
На основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е изискала от участника да предостави необходимите разяснения в срок от 7 (седем) календарни дни, като е изпратила на участника Искане за разяснения с изх. № 154/29.06.2020 г.

В рамките на предоставените разяснения по обособена позиция № 2, с вх. № 168 / 06.07.2020 год, участникът е дал своите отговори на всеки един от поставените въпроси. При излагане на своите обяснения, участникът се е позовал на данни от представените към офертата документи.

Комисията е разгледала разясненията предоставени от участника и е преценила:

- По отношение на т.1 от изисканите на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП разяснения за Време за заряд (Т) от SOCw до SOCm, с декларирана стойност 200 минути, участникът е направил изчисления, чрез които е извел стойност на време за заряд, към които е добавил допълнителни минути, базирани на предвиден „по-мек режим на работа, в случай на

Проектът се финансира по Оперативна програма „Околна среда 2014 – 2020 г.”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд и от държавния бюджет на Република България



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА “ОКОЛНА СРЕДА 2014 – 2020 г.”



предпочитание от Възложителя”. Нито първоначалната оферта, нито представените протоколи за тестове съдържат представеното в разяснения време за заряд, както и допълнително време за „по-мек режим на работа”.

Възложителят не изисква в документацията да се декларира разделение на времето на заряд на различни режими. Участниците в процедурата могат да използват изчисления, чрез които да докажат или разяснят декларираните стойности на параметри, но само ако те са в състояние да дадат резултати, идентични на тези, до които се достига посредством теста. Параметърът (Т) има дефиниция, зададена в описанието на тестовия метод и формулирана в документацията, а именно: Време за заряд (Т) от SOCw до SOCm, съгласно методиката по E-SORT или по друг еквивалентен метод, където SOCw е ниво „предупреждение”, съответстващо на минимално ниво на заряд на батерията, достигнато при нормална работа на превозното средство до състояние на невъзможност за достигане на скорост на движение от 30 км/ч или появяване на предупредителен сигнал, а SOCm е максимално ниво на заряд на батерията, достигнато при автоматичното изключване на зарядната станция.

Представените разяснения на участника относно показателя Време за заряд (Т) не кореспондират с информацията, съдържаща се в протокола за тестови изпитания и не могат да бъдат проверени по предварително обявената от Възложителя методология, чрез използване на данни, получени съгласно методиката по E-SORT или по друг еквивалентен метод. Комисията е установила, че при така направените от участника разяснения по първоначалната оферта, относно показателя Време за заряд (Т) от SOCw до SOCm, последният не може да се приеме като обективно оценен.

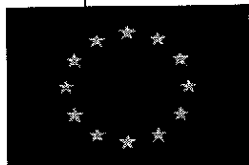
• По отношение на т.2 от изисканите на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП разяснения, участникът е заявил, че съобразно данните от представените документи за типовото одобрение „се предвиждат следните максимални натоварвания: за задна ос /единична задвижваща ос/ - 13000kg”. Посочено е също така, че за „да се спази допустимото максимално натоварване на единична задвижваща ос – съгласно чл.7, ал. 1, т.46 от Наредба №11/ 03.07.2001 г. – 11,5 t; натоварването от технически позволените 13 000kg на тази ос, посочени в Сертификат за ЕО, е ограничено на 11500kg”, но не са представени никакви доказателства в полза на това твърдение.

В съответствие с изискванията на чл.6, ал.1, т.7а и чл.7, ал.1, т.46 от Наредба №11/ 03.07.2001 г., Възложителят в т.5 на Приложение 1.2. към Документацията за участие, респективно т.5 на Образец № 5.2.2. е поставил изискване за „..... допустимо максимално натоварване на единична задвижваща ос - съгласно чл.7, ал. 1, т.46 от Наредба №11/ 03.07.2001 г. – 11,5 t”.

Изхождайки от горното, Комисията е счела, че представеното разяснение не е в състояние да обясни и докаже декларираните в т. 5 от „Технически спецификации” по Образец № 5.2.2. стойности за Допустима максимална маса и Допустимо максимално натоварване на единична задвижваща ос и оферираното от участника превозно средство не отговаря на изискванията за изпълнение на поръчката.

2. „Solaris Bus & Coach S.A.”

Проектът се финансира по Оперативна програма „Околна среда 2014 – 2020 г.”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд и от държавния бюджет на Република България



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”



Мотиви за отстраняване: чл. 107, т. 2, б. а) и т. 5 от ЗОП - предложението на участника не съответства на предварително обявените условия за изпълнение на поръчката и не отговаря на изрично указаните условия за представянето му по форма и съдържание.

При разглеждането на представеното в офертата на участника Техническо предложение за обособена позиция № 2, за която участникът участва, Комисията е установила необходимост от изискване на разяснения от участника за заявените от него данни в офертата, по отношение на:

* Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m, по т.6 от представеното към офертата „Предложение за изпълнение” по Образец № 5.2.

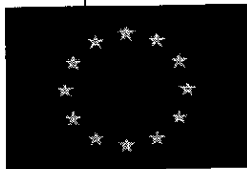
* Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, по т.7 от представеното към офертата Предложение за изпълнение по Образец № 5.2.

* Енергийна ефективност на зарядна станция, η [%], респективно Общи енергийни разходи, C [€] по представените по Образец № 5.2.1. „Енергийни и емисионни разходи през целия експлоатационен живот на предлаганите автобуси”.

Мотиви на Комисията, послужили като основание да изиска допълнителни разяснения:

В сектора на електрически автобуси има голямо разнообразие от технически решения при батерийните системи, осигуряващи задвижващата енергия за превозните средства - елементите, модулите, схемата на свързване и т.н. Към това могат да се добавят характерните особености на конкретните зарядни станции в режим на заряд на автобусната батерийна система. Този факт именно е в основата на разработения от UITP (Международния съюз за обществен транспорт) метод на E-SORT, базиран на SORT-системата за пътни тестове и на Правило №100 на UNECE (Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации). Методът E-SORT е насочен специално към тестване на електрически и хибридни превозни средства, като формулира алгоритъм, който гарантира обективност и сравнимост при оценка на енергийната консумация на всеки предлаган автобус.

В тази връзка, в Образец № 5.2. и в Образец № 5.2.1. се съдържа изрично предвидено изискване за представяне на протоколи от проведени тестови изпитания според SORT-2 и E-SORT или еквивалентен метод, същите да са представени „със задължително попълнени данни в таблиците 1. Измервания на консумацията (Consumption Measures) – Използвана енергия (Usable Energy) и Енергийна консумация (Energy Consumption)”. Тези изискуеми таблици са неотменна част от коректно проведени тестови изпитания по E-SORT. Чрез тях се гарантира предоставянето от участниците на данни, които да са проверяеми, обективно сравними и оценими, като предпоставка за еквивалентност и равнопоставеност при преценката на съответствието и оценяването на участниците.



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”



* Пробегът (D) след заряд до максимално ниво SOC_m, е дефиниран в техническата документация по обществената поръчка като установен пробег на база направени пътни тестове по SORT-2 по методиката на E-SORT или еквивалентна.

В т.6 от представеното към офертата „Предложение за изпълнение” по Образец № 5.2, участникът е посочил стойност на пробега (D) равен на 263 km. Комисията е извършила проверка на заявените от участника данни и съответствието им с представените към офертата документи за проведени тестови изпитания, при което установи, че декларираната стойност на Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m не се извежда от представените данни за тестови изпитания.

С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения по какъв начин, на основание представените документи в офертата, имайки предвид условията за извършване на тестовите изпитания по E-SORT и получените резултати от тях, Комисията би могла да извърши проверка на посочените данни за Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m.

* Времето за заряд (T) е дефинирано в Раздел VII, т.3.2. от документацията за участие, като Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, съгласно методиката по E-SORT или по друг еквивалентен метод, където SOC_w е ниво „предупреждение”, съответстващо на минимално ниво на заряд на батерията, достигнато при нормална работа на превозното средство до състояние на невъзможност за достигане на скорост на движение от 30 км/ч или появяване на предупредителен сигнал, а SOC_m е максимално ниво на заряд на батерията, достигнато при автоматичното изключване на зарядната станция.

В т.7 от представеното към офертата Предложение за изпълнение по Образец № 5.2, участникът е посочил стойност на времето за заряд (T) в размер на 295 минути. При извършената проверка на заявените от участника данни за съответствие с представените към офертата документи за проведени тестови изпитания, Комисията е установила, че декларираната от участника стойност на Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m не се извежда от представените тестови данни. Комисията е отчела, че изискуемите таблици Измервания на консумацията (Consumption Measures) – Използвана енергия (Usable Energy) и Енергийна консумация (Energy Consumption) с резултати от тестови изпитания, не са представени с попълнени в тях всички данни.

С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения по какъв начин, на основание представените документи в офертата, имайки предвид условията за извършване на тестовите изпитания по E-SORT и получените резултати от тях, Комисията би могла да извърши проверка на посочените данни за Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m.

* Енергийна ефективност на зарядна станция (η_c), респективно Общи енергийни разходи (C) по представените по Образец № 5.2.1. „Енергийни и емисионни разходи през целия експлоатационен живот на предлаганите автобуси”.

В Образец № 5.2.1. е указано, че Енергийните разходи (C) за целия експлоатационен цикъл на предлагания автобус, трябва да са измерени съгласно методиката по E-SORT или по друг еквивалентен метод. Показателят Енергийни разходи (C) за целия експлоатационен

Проектът се финансира по Оперативна програма „Околна среда 2014 – 2020 г.”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд и от държавния бюджет на Република България



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА “ОКОЛНА СРЕДА 2014 – 2020 г.”



живот на автобуса е функция на енергийната консумация на 100км пробег (c , [kWh/100km]), пробегът за целия жизнен цикъл ($LK = 800000$ km), цената на електрическата енергия ($p=1\text{€}/\text{kWh}$) и енергийната ефективност на зарядната станция (η_c , [%]). Тъй като доставката на зарядната станция е част от предмета на настоящата поръчка, участникът следва да представи измерена енергийна ефективност на зарядното устройство (η) в проценти, изразяваща съотношението на параметрите EC_{max} към EG_{max} , където EC_{max} е стойност за изходяща енергия от зарядната станция при заряд на батерията на автобуса от ниво SOC_w до ниво SOC_m , а EG_{max} е максималната стойност изходяща енергия от електрическата мрежа към зарядната станция при заряд на батерията на автобуса от ниво SOC_w до ниво SOC_m . Параметрите EG_{max} и EC_{max} следва да бъдат представени в изискуемата таблица Измервания на консумацията (Consumption Measures) – Използвана енергия (Usable Energy) от тестовите изпитания съгласно методиката по E-SORT или по друг еквивалентен метод, а параметърът енергийна консумация (c) на 100 км пробег – в изискуемата таблица Енергийна консумация (Energy Consumption) от тестовия протокол.

Участникът е представил в първоначалната си оферта таблица от тестови изпитания, в която за параметъра EG_{max} има запис „Не се измерва”.

С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения по какъв начин, на основание представените документи в офертата, Комисията би могла да извърши проверка на посочените данни за Енергийна ефективност на зарядна станция (η_c), респективно за Общите енергийни разходи (C), съгласно Образец № 5.2.1. „Енергийни и емисионни разходи през целия експлоатационен живот на предлаганите автобуси”.

* Оферираните стойности по т. 3, 4, 5, 11, 13 и 18 в Образец № 5.2.2. „Технически спецификации”, в които същите са изискуеми.

Мотиви на Комисията, послужили като основание да изиска допълнителни разяснения:

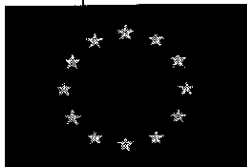
В „Технически спецификации” по Образец № 5.2.2, участникът декларативно е заявил, че предлаганите превозни средства отговарят на изискванията по т.3 – Габарити в мм, 4 – Брой оси, 5 - Маса и натоварване по оси, 11 – Общ брой места (сediaци и правостоящи без водача), 13 - Врати за пътници и 18 - Вентилация, на предлаганите превозни средства, без да са посочени конкретни стойности. Но в Образец № 5.2.2. се изисква от участника да посочи конкретни стойности на параметрите на оферираното от него, чрез указаното в главата на таблицата :

„Предложение на участника : (потвърждение на факта и посочена конкретна стойност)”

В своето предложение, участникът е вписал само „Да, потвърждаваме”, без да е изпълнил изискването за посочване на конкретна стойност.

С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения в кои от представените към

Проектът се финансира по Оперативна програма „Околна среда 2014 – 2020 г.”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд и от държавния бюджет на Република България



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

**ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”**



офертата документи, се съдържат или извеждат конкретни стойности, приложими към изискванията по т. 3, 4, 5, 11, 13 и 18 в Образец № 5.2.2. „Технически спецификации”.

* Липса на Списъци на консумативи, необходими за поддръжка на зарядните станции и на електронното оборудване, изключени от обхвата на гаранцията, съгласно т.3 от Приложение 1.2. „Техническа спецификация” към Документацията за участие.

Мотиви на Комисията, послужили като основание да изиска допълнителни разяснения:

Съгласно т.3 от Приложение 1.2. „Техническа спецификация”, Възложителят е изискал следното:

„...Към своето Предложение за изпълнение, участникът следва да приложи Документ описващ пълните условия и обхвата на гаранцията, както и пълен списък на консумативи, необходими за поддръжка по нормално износване на автобуса, изключени от обхвата на гаранцията. Аналогичен списък на консумативи, участникът трябва да представи и за зарядните станции и електронното оборудване.”

Участникът не е представил Списъци на консумативи, необходими за поддръжка на зарядните станции и на електронното оборудване, изключени от обхвата на гаранцията. В тази връзка, на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да поиска разяснение, дали тази липса означава, че не са предвидени такива консумативи и/или че обхвата на гаранцията покрива обслужването на всички консумативи, части и елементи на оферираните зарядни станции и електронно оборудване.

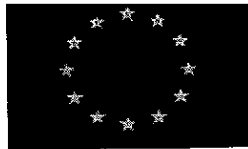
* Мощност на предлагания от участника двигател на автобуса, съобразно представените към офертата документи.

Мотиви на Комисията, послужили като основание да изиска допълнителни разяснения:

В т.21 на представените към офертата „Технически спецификации” по Образец № 5.2.2., участникът е декларирал характеристики на двигателя на предлаганото от него превозно средство.

Предвид спецификата на предлаганото решение за двигателя, а именно $2 \times 125 \text{ kW} = 250 \text{ kW}$, и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения за мощността на предлагания от участника двигател на автобуса, съобразно представените към офертата документи.

На основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е изисквала от участника да предостави необходимите разяснения в срок от 7 (седем) календарни дни, като е изпратила на участника Искане за разяснения с изх. № 149/29.06.2020 г.



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”



В рамките на предоставените разяснения по обособена позиция 2, с вх. № 164 / 03.07.2020 год, участникът е дал своите отговори на всеки един от поставените въпроси. При излагане на своите обяснения, участникът се е позовал на данни от представените към офертата документи.

Комисията е разгледала разясненията предоставени от участника и е преценила:

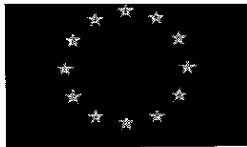
- По отношение на т.1 от изисканите на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП разяснения, за Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m, с декларирана стойност 263 км и за Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, с декларирана стойност 295 минути, участникът е направил изчисления, базирани на данни за зарядната станция, като „Използвана за заряд енергия” и „Време за балансиране” при зарядния процес.

Пробегът (D) дефинира като технически параметър възможността на предлаганото превозно средство да измине определено разстояние след като батерийната система на автобуса е заредена до зададено максимално ниво на заряд SOC_m. По методиката на E-SORT, до стойността на този параметър се достига след извършване на пътни тестове. В настоящата процедура Възложителят е изискал да се представят изпитанията при пътни цикли SORT-2, съобразно съответното натоварване в градски условия на превозните средства. Чрез този похват се вземат предвид изискванията към функционалността на предлаганите автобуси, прилаганите многообразни технологии в конструкциите на същите и различните възможности на батерийните системи за съхранение на енергията, като се осигурява възможност за равнопоставеност и обективност при оценяване на предложенията.

Съгласно предложеното разяснение и видно от направеното изчисление, параметърът „Използвана за заряд енергия” е със стойност, каквато не се съдържа в представения в офертата протокол за тестови изпитания. За да бъде обяснена декларираната стойност на параметъра Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m, не е ползвана тестовата информация, основана на изпитания по пътни цикли SORT-2 и измерена чрез методиката E-SORT, приложена към първоначалната оферта.

Относно Времето за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, участникът е направил разяснение, включвайки във Времето за заряд (T) стойност, получена чрез изчисление, и прибавено към нея „Време за балансиране”. Стойността на параметъра „Време за балансиране” е разликата между изчисленото време по формула и декларираното време за заряд 295 минути.

Възложителят не изисква в документацията да се декларира разделение на времето на заряд на различни режими. Участниците в процедурата могат да използват изчисления, чрез които да докажат или разяснят декларираните стойности на параметри, но само ако те са в състояние да дадат резултати, идентични на тези, до които се достига посредством теста. Параметърът (T) има дефиниция, зададена в описанието на тестовия метод и формулирана в документацията, а именно: Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, съгласно методиката по E-SORT или по друг еквивалентен метод, където SOC_w е ниво „предупреждение”, съответстващо на минимално ниво на заряд на батерията, достигнато при нормална работа на превозното средство до състояние на невъзможност за достигане на скорост на движение от 30 км/ч или появяване на предупредителен сигнал, а SOC_m е максимално ниво на заряд на батерията, достигнато при автоматичното изключване на зарядната станция.



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”



Представените разяснения на участника относно декларираните показатели Пробег (D) и Време за заряд (T) не кореспондират с информацията, съдържаща се в протокола за тестови изпитания и не могат да бъдат проверени по предварително обявената от Възложителя методология, чрез използване на данни, получени съгласно методиката по E-SORT или по друг еквивалентен метод. Комисията е установила, че при така направените от участника разяснения по първоначалната оферта, относно показателите Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m и Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, последните не могат да се приемат като обективно оценени.

По отношение на обясненията за Енергийна ефективност на зарядна станция (η_c), респективно Общи енергийни разходи (C) през целия експлоатационен живот на автобуса, участникът, в своите разяснения, посочва, че офертираната енергийна ефективност е по данни на производителя, а не е изведена от документите за проведените тестови изпитания, представени към офертата.

В Образец №5.2.1. „Енергийни и емисионни разходи през целия експлоатационен живот на предлаганите автобуси” от документацията на обществената поръчка, Възложителят е изискал следното : „Тъй като зарядната станция е обект на настоящата поръчка, участникът следва да представи измерена енергийна ефективност на зарядното устройство (η_c) в проценти”. В същия образец този параметър е дефиниран като съотношението на параметрите EC_{max} към EG_{max}, където EC_{max} е стойност за изходяща енергия от зарядната станция при заряд на батерията на автобуса от ниво SOC_w до ниво SOC_m, а EG_{max} е максималната стойност изходяща енергия от електрическата мрежа към зарядната станция при заряд на батерията на автобуса от ниво SOC_w до ниво SOC_m.

На тази основа, Комисията е преценила, че декларираната стойност на Енергийна ефективност на зарядна станция (η_c) не е изведена от проведени тестови изпитания по методиката на E-SORT или еквивалентна, представени към първоначалната оферта.

Комисията е счела, че така представените разяснения относно стойността, декларирана за Енергийна ефективност на зарядна станция (η_c), противоречат на предварително обявени условия от процедурата, чрез които е дефиниран този параметър и е указан начина на изчисление на същия. Следователно, не може да се приеме като обективно оценен показател предложението в офертата на участника за Общи енергийни разходи през целия експлоатационен живот на автобуса, C [€].

• По отношение на т.2 от изисканите на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП разяснения, свързани с липсата на Списъци на консумативи, необходими за поддръжка на зарядните станции и на електронното оборудване, изключени от обхвата на гаранцията, съгласно т.3 от Приложение 1.2. „Техническа спецификация” към Документацията за участие, участникът заявява, че липсата на тези списъци се основава на факта, че такива консумативи не са необходими и обхватът на гаранцията покрива обслужването на всички консумативи, части и елементи при поддръжката на зарядните станции и електронното оборудване. Комисията е приела представеното разяснение по т.2, тъй като включването на всички консумативи, части и елементи на офертираните зарядни станции и електронно оборудване в гаранцията,



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

**ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”**



обосновава липсата на изискваните Списъци на консумативи, изключени от обхвата на гаранцията.

- По отношение на т.3 от изисканите на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП разяснения в кои от представените към офертата документи, се съдържат или извеждат конкретни стойности, приложими към изискванията по т. 3, 4, 5, 11, 13 и 18 в Образец № 5.2.2. „Технически спецификации”, участникът е изложил своите обяснения. Той указва, че представените в разясненията данни се основават на документи под номера 24 и 31 от Образец №3 „Опис на представените документи към първоначалната оферта”. Под №24 е документа „Машабна схема и чертеж с нанесени външни размери, компоновка на салона, аварийни изходи”, съдържащ фиг.1 Машабна схема с нанесени външни размери, фиг.2 Оформление на седалките, фиг.3 Радиус на завиване и фиг.4 Схема с разположение на аварийните изходи. Под №31 е „ЕО сертификат за одобрение на типа Urbino 12”, включващ и оферирания Urbino 12 electric. Имайки предвид представените обяснения, Комисията е приела разясненията по т. 3 – Габарити в мм, т. 4 – Брой оси, т. 13 - Врати за пътници и т. 18 – Вентилация от „Технически спецификации”.

В своите разяснения по т.5 от Образец №5.2.2., участникът е посочил стойности за максимална маса и допустими максимални натоварвания на задвижваща и неподвижна ос, които не са видими от посочените в разяснението документи с номера 24 и 31 от Описа към първоначалната оферта.

В своите разяснения по т.11 от Образец №5.2.2., участникът е посочил стойност за общ брой места (сediaци плюс правостоящи, без водача), която не е видима от посочените в разяснението документи с номера 24 и 31 от Описа към първоначалната оферта. Комисията е счела, че посочената нова стойност представлява промяна в Техническото предложение на участника и противоречи на изискването на чл.104, ал.5 от ЗОП.

Във връзка с горното, Комисията не е приела разясненията на участника.

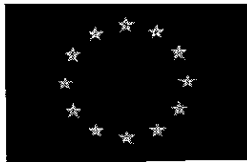
- По отношение на т.4 от изисканите на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП обяснения относно мощността на предлагания двигател на автобуса, съобразно представените към офертата документи, участникът е разяснил направеното в „Техническите спецификации” предложение.

Комисията е приела разясненията на участника.

При разглеждането, от страна на Комисията, на Техническото предложение от представената първоначална оферта на участника, се е установило наличието и на следното обстоятелство, което не отговаря на изискванията за изпълнение на поръчката, поставени от Възложителя, а именно:

- В т. 24 в Образец № 5.2.2. „Технически спецификации”, участникът е оферирал тягова батерия с ниво на безопасност IP65. В т.23 от Приложение 1.2. „Техническа

Проектът се финансира по Оперативна програма „Околна среда 2014 – 2020 г.”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд и от държавния бюджет на Република България



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

**ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”**



спецификация”, респективно в т. 24 в Образец № 5.2.2. „Технически спецификации” към Документацията за участие, Възложителят е поставил изискване към тяговите батерии на превозните средства - ниво на безопасност – мин. IP67, съгл. международния стандарт IEC 60529 или еквивалент.

Посоченото обстоятелство доказва, че предложеното от участника превозно средство не покрива минималните изисквания на Възложителя по отношение на поставените изисквания за ниво на безопасност на батерийната система на превозното средство относно прахово замърсяване и достъп на вода.

3. Консорциум „Джи.Ди.Ей”/Consortium G.D.A.

Мотиви за отстраняване: чл. 107, т. 2, б. а) и т. 5 от ЗОП - предложението на участника не съответства на предварително обявените условия за изпълнение на поръчката и не отговаря на изрично указаните условия за представянето му по форма и съдържание.

При разглеждането на представеното в офертата на участника Техническо предложение за обособена позиция № 2, за която участникът участва, Комисията е установила необходимост от изискване на разяснения от участника за заявените от него данни в офертата, по отношение на:

* Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m, по т.6 от представеното към офертата „Предложение за изпълнение” по Образец № 5.2.

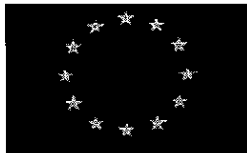
* Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, по т.7 от представеното към офертата „Предложение за изпълнение” по Образец № 5.2.

* Енергийна ефективност на зарядна станция, η [%], респективно Общи енергийни разходи, C [€] по представените по Образец № 5.2.1. „Енергийни и емисионни разходи през целия експлоатационен живот на предлаганите автобуси”.

Мотиви на Комисията, послужили като основание да изиска допълнителни разяснения:

В сектора на електрически автобуси има голямо разнообразие от технически решения при батерийните системи, осигуряващи задвижващата енергия за превозните средства - елементите, модулите, схемата на свързване и т.н. Към това могат да се добавят характерните особености на конкретните зарядни станции в режим на заряд на автобусната батерийна система. Този факт именно е в основата на разработения от UITP (Международния съюз за обществен транспорт) метод на E-SORT, базиран на SORT-системата за пътни тестове и на Правило №100 на UNECE (Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации). Методът E-SORT е насочен специално към тестване на електрически и хибридни превозни средства, като формулира алгоритъм, който

Проектът се финансира по Оперативна програма „Околна среда 2014 – 2020 г.”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд и от държавния бюджет на Република България



Европейски съюз

Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”



гарантира обективност и сравнимост при оценка на енергийната консумация на всеки предлаган автобус.

В тази връзка, в Образец № 5.2. и в Образец № 5.2.1. се съдържа изрично предвидено изискване за представяне на протоколи от проведени тестови изпитания според SORT-2 и E-SORT или еквивалентен метод, същите да са представени „със задължително попълнени данни в таблиците 1. Измервания на консумацията (Consumption Measures) – Използвана енергия (Usable Energy) и Енергийна консумация (Energy Consumption)”. Тези изискуеми таблици са неотменна част от коректно проведени тестови изпитания по E-SORT. Чрез тях се гарантира предоставянето от участниците на данни, които да са проверяеми, обективно сравними и оценими, като предпоставка за еквивалентност и равнопоставеност при преценката на съответствието и оценяването на участниците.

* Пробегът (D) след заряд до максимално ниво SOC_m, е дефиниран в техническата документация по обществената поръчка като установен пробег на база направени пътни тестове по SORT-2 по методиката на E-SORT или еквивалентна.

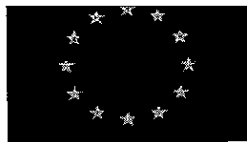
В т.6 от представеното към офертата „Предложение за изпълнение” по Образец № 5.2, участникът е посочил стойност на Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m равен на 327,48 km. SOC_m е максимално ниво на заряд на батерията, достигнато при автоматичното изключване на зарядната станция. Нивата на заряд SOC_w и SOC_m са параметри на зарежданата батерийна система (Rechargeable Energy Storage System / RESS). Нивото на максимален заряд SOC_m, използвано за дефиниране на параметъра Пробег (D) по методиката E-SORT, не е посочено в представените таблици от проведени тестови изпитания или проведени еквивалентни изследвания.

С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения по какъв начин, на основание представените документи в офертата, имайки предвид условията за извършване на тестовите изпитания по E-SORT и получените резултати от тях, Комисията би могла да извърши проверка на посочените данни за Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m.

* Времето за заряд (T) е дефинирано в Раздел VII, т.3.2. от документацията за участие, като Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, съгласно методиката по E-SORT или по друг еквивалентен метод, където SOC_w е ниво „предупреждение”, съответстващо на минимално ниво на заряд на батерията, достигнато при нормална работа на превозното средство до състояние на невъзможност за достигане на скорост на движение от 30 км/ч или появяване на предупредителен сигнал, а SOC_m е максимално ниво на заряд на батерията, достигнато при автоматичното изключване на зарядната станция. Комисията е отчела, че изискуемите таблици за резултати от тестови изпитания не са представени с попълнени данни за всички параметри. В така представените от участника тестови изпитания, не са посочени данни за SOC_w и SOC_m, макар, че същите следва да са част от E-SORT протоколите, попълнени чрез методиката на E-SORT или друга еквивалентна и са важна част от дефинирането на техническите показатели.

В т.7 от представеното към офертата Предложение за изпълнение по Образец № 5.2, участникът е посочил стойност на времето за заряд (T) в размер на 196 минути. При извършената проверка на заявените от участника данни за съответствие с представените към

Проектът се финансира по Оперативна програма „Околна среда 2014 – 2020 г.”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд и от държавния бюджет на Република България



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА “ОКОЛНА СРЕДА 2014 – 2020 г.”



офертата документи за проведени тестови изпитания, Комисията е установила, че декларираната от участника стойност на Време за заряд (T) от SOCw до SOCm се разминава с представените тестови данни и не може да се изведе от последните.

С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения по какъв начин, на основание представените документи в офертата, имайки предвид условията за извършване на тестовите изпитания по E-SORT и получените резултати от тях, Комисията би могла да извърши проверка на посочените данни за Време за заряд (T) от SOCw до SOCm.

* Енергийна ефективност на зарядна станция (η_c), респективно Общи енергийни разходи (C) по представените по Образец № 5.2.1. „Енергийни и емисионни разходи през целия експлоатационен живот на предлаганите автобуси”.

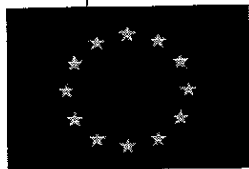
В Образец № 5.2.1. е указано, че Енергийните разходи (C) за целия експлоатационен цикъл на предлагания автобус, трябва да са измерени съгласно методиката по E-SORT или по друг еквивалентен метод. Показателят Енергийни разходи (C) за целия експлоатационен живот на автобуса е функция на енергийната консумация на 100км пробег (c, [kWh/100km]), пробегът за целия жизнен цикъл (LK = 800000 km), цената на електрическата енергия ($p=1\text{€}/\text{kWh}$) и енергийната ефективност на зарядната станция (η_c , [%]). Тъй като доставката на зарядната станция е част от предмета на настоящата поръчка, участникът следва да представи измерена енергийна ефективност на зарядното устройство (η) в проценти, изразяваща съотношението на параметрите EGmax към EGmax, където EGmax е стойност за изходяща енергия от зарядната станция при заряд на батерията на автобуса от ниво SOCw до ниво SOCm, а EGmax е максималната стойност изходяща енергия от електрическата мрежа към зарядната станция при заряд на батерията на автобуса от ниво SOCw до ниво SOCm. Параметрите EGmax и ECmax следва да бъдат представени в изискуемата таблица Измервания на консумацията (Consumption Measures) – Използвана енергия (Usable Energy) от тестовите изпитания съгласно методиката по E-SORT или по друг еквивалентен метод, а параметърът енергийна консумация (c) на 100 км пробег – в изискуемата таблица Енергийна консумация (Energy Consumption) от тестовия протокол.

Участникът е представил в първоначалната си оферта таблица от тестови изпитания, в която за параметъра EGmax има запис „не е приложимо / няма информация”.

С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения за начина по който, на основание представените документи в офертата, Комисията би могла да извърши проверка на посочените данни за Енергийна ефективност на зарядна станция (η_c), респективно за Общите енергийни разходи (C), съгласно Образец № 5.2.1. „Енергийни и емисионни разходи през целия експлоатационен живот на предлаганите автобуси”.

* Допустима максимална маса; Допустимо максимално натоварване на единична задвижваща ос и Допустимо максимално натоварване на единична незадвижваща ос, съгл. т.5 от представените към офертата „Технически спецификации” по Образец № 5.2.2.

Проектът се финансира по Оперативна програма „Околна среда 2014 – 2020 г.”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд и от държавния бюджет на Република България



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”



Мотиви на Комисията, послужили като основание да изиска допълнителни разяснения:

В Образец № 5.2.2. се изисква, участникът да посочи конкретни стойности за предложените от него технически параметри, като в главата на таблицата е указано :

В т. 5, участникът е преповторил зададените от Възложителя лимитни стойности, които са :

„.....т.5. Маса и натоварване по оси :

- съгласно изискванията на Директива 96/53/ЕО и Регламент (ЕО) № 661/2009, Регламент на Комисията (ЕС) № 1230/2012, Директива 97/27/ЕО;
- допустима максимална маса, съгласно чл.6, ал. 1, т.7а от Наредба №11/ 03.07.2001 г. – 19,5 t ;
- допустимо максимално натоварване на единична задвижваща ос - съгласно чл.7, ал. 1, т.4б от Наредба №11/ 03.07.2001 г. – 11,5 t ;
- допустимо максимално натоварване на единична незадвижваща ос - съгласно чл.7, ал. 1, т.1 от Наредба №11/ 03.07.2001 г. – 10 t.”

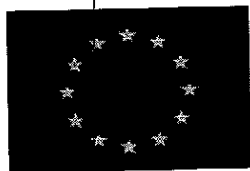
Преповтаряйки минималните технически изисквания на възложителя, участникът е потвърдил тяхното изпълнение, но не е посочил изискуемите конкретни стойности.

При прегледа на представените от участника към офертата документи за типово одобрение на предлаганите превозни средства, и при сравнение с потвърдените от участника допустими маса и осови натоварвания, съгласно т. 5 от Образец № 5.2.2, Комисията е установила разминавания в данните за Допустима максимална маса; Допустимо максимално натоварване на единична задвижваща ос и Допустимо максимално натоварване на единична незадвижваща ос.

С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения, за офертираните стойности за Допустима максимална маса; Допустимо максимално натоварване на единична задвижваща ос и Допустимо максимално натоварване на единична незадвижваща ос по т. 5, съобразно представените към офертата документи за типово одобрение на предлаганите превозни средства.

На основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е изиска от участника да предостави необходимите разяснения в срок от 7 (седем) календарни дни, като е изпратила на участника Искане за разяснения с изх. № 156 / 29.06.2020 г.

В рамките на предоставените разяснения по обособена позиция № 2, с вх. № 168 / 06.07.2020 год, участникът е дал своите отговори на всеки един от поставените въпроси. При



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”



излагане на своите обяснения, участникът се е позовал на данни от представените към офертата документи.

Комисията е разгледала разясненията предоставени от участника и е преценила:

- По отношение на т.1 от изискваните на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП разяснения, за Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m, с декларирана стойност 327,48 км и за Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, с декларирана стойност 196 минути.

Пробегът (D) дефинира като технически параметър възможността на предлаганото превозно средство да измине определено разстояние след като батерийната система на автобуса е заредена до зададено максимално ниво на заряд SOC_m. По методиката на E-SORT, до стойността на този параметър се достига след извършване на пътни тестове. В настоящата процедура възложителят е изискал да се представят изпитанията при пътни цикли SORT-2, съобразно съответното натоварване в градски условия на превозните средства. Чрез този похват се вземат предвид изискванията към функционалността на предлаганите автобуси, прилаганите многообразни технологии в конструкциите на същите и различните възможности на батерийните системи за съхранение на енергията, като се осигурява възможност за равнопоставеност и обективност при оценяване на предложенията.

В т.6 от представеното към офертата „Предложение за изпълнение” по Образец № 5.2, участникът е посочил стойност на Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m равен на 327,48 km. SOC_m е максимално ниво на заряд на батерията, достигнато при автоматичното изключване на зарядната станция. Нивата на заряд SOC_w и SOC_m са параметри на зарежданата батерийна система (Rechargeable Energy Storage System / RESS). Нивото на максимален заряд SOC_m, използвано за дефиниране на параметъра Пробег (D) по методиката E-SORT, не е посочено в представените документи от проведени тестови изпитания.

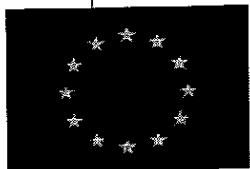
Участникът е дал своите разяснения по отношение на декларираната стойност на показателя Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m, позовавайки се на данни от представения с първоначалната оферта „технически доклад”, съдържащ изискуемите таблици „Използваема енергия” и „Енергийна консумация”.

Комисията е приела представените от участника разяснения относно Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m.

По отношение на Времето за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, участникът дава обяснения относно декларираната стойност. В т.7 от представеното към офертата Предложение за изпълнение по Образец № 5.2, участникът е посочил стойност на времето за заряд (T) в размер на 196 минути.

В представения протокол от тестови изпитания липсват данните за нивата на заряд SOC_w и SOC_m, които, както бе посочено по-горе, са параметри на зарежданата батерийна система (Rechargeable Energy Storage System / RESS) и са важна част от дефинирането на техническите показатели. В същото време, Времето за заряд от таблицата „Използваема енергия” е различно от декларираната стойност 196 минути.

В представеното разяснение относно декларираната стойност на показателя (T), участникът се позовава директно на декларация от производителя на превозните средства за



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”



резултати от извършени тестове. Същата е представена в първоначалната оферта без придружаващи тестови протоколи.

Параметърът (Т) има дефиниция, зададена в описанието на тестовия метод и формулирана в документацията, а именно: Време за заряд (Т) от SOC_w до SOC_m, където SOC_w е ниво „предупреждение”, съответстващо на минимално ниво на заряд на батерията, достигнато при нормална работа на превозното средство до състояние на невъзможност за достигане на скорост на движение от 30 км/ч или появяване на предупредителен сигнал, а SOC_m е максимално ниво на заряд на батерията, достигнато при автоматичното изключване на зарядната станция.

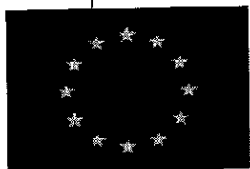
Представените разяснения на участника относно показателят Време за заряд (Т) не кореспондират с информацията, съдържаща се в протокола за тестови изпитания и не могат да бъдат проверени по предварително обявената от Възложителя методология, чрез използване на данни, получени съгласно методиката по E-SORT или по друг еквивалентен метод. Комисията е установила, че при така направените от участника разяснения по първоначалната оферта, относно показателя Време за заряд (Т) от SOC_w до SOC_m, последният не може да се приеме като обективно оценен.

По отношение на обясненията за Енергийна ефективност на зарядна станция (η_c), респективно Общи енергийни разходи (C) през целия експлоатационен живот на автобуса, участникът, в своите разяснения, посочва, че офертираната енергийна ефективност е по данни от декларация на производителя.

В Образец №5.2.1. „Енергийни и емисионни разходи през целия експлоатационен живот на предлаганите автобуси” от документацията на обществената поръчка, Възложителят е изискал следното : „Тъй като зарядната станция е обект на настоящата поръчка, участникът следва да представи измерена енергийна ефективност на зарядното устройство (η_c) в проценти”. В същия образец този параметър е дефиниран като съотношението на параметрите EC_{max} към EG_{max}, където EC_{max} е стойност за изходяща енергия от зарядната станция при заряд на батерията на автобуса от ниво SOC_w до ниво SOC_m, а EG_{max} е максималната стойност изходяща енергия от електрическата мрежа към зарядната станция при заряд на батерията на автобуса от ниво SOC_w до ниво SOC_m. В документите за проведените тестови изпитания, представени към офертата, не се съдържа изискуемата информация за EG_{max}, като в таблицата „Използваема енергия” като измерена стойност на този параметър е записано „не е приложима/няма информация”

На тази основа, Комисията е преценила, че декларираната стойност на Енергийна ефективност на зарядна станция (η_c) не е изведена от проведени тестови изпитания по методиката на E-SORT или еквивалентна, представени към първоначалната оферта.

Комисията е счела, че така представените разяснения относно стойността, декларирана за Енергийна ефективност на зарядна станция (η_c), противоречат на предварително обявени условия от процедурата, чрез които е дефиниран този параметър и е указан начина на изчисление на същия. Следователно, не може да се приеме като обективно оценен показател предложението в офертата на участника за Общи енергийни разходи през целия експлоатационен живот на автобуса, C [€].



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

**ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”**



• По отношение на т.2 от изисканията на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП разяснения, участникът не представя конкретни стойности за Допустима максимална маса; Допустимо максимално натоварване на единична задвижваща ос и Допустимо максимално натоварване на единична незадвижваща ос на предлаганите превозни средства, при деклариране на предложенията си в т.5 на Образец № 5.2.2. от първоначалната оферта. Както е упоменато по-горе в протокола, посочването на конкретна стойност на предложението за даден параметър се изисква при формулирането на предложенията в „Технически спецификации” по Образец № 5.2.2.

Същевременно, съгласно посочените данни в представените към офертата на участника документи за одобрен тип, при един от параметрите, а именно Допустимо максимално натоварване на единична задвижваща ос на превозното средство, стойността на същия е по-висока от максимално допустимата.

В т.5 на Приложение 1.2. към Документацията за участие, респективно т.5 на Образец № 5.2.2., възложителят е поставил изискване за изпълнение на поръчката за „Допустимо максимално натоварване на единична задвижваща ос - съгласно чл.7, ал. 1, т.4б от Наредба №11/ 03.07.2001 г. – 11,5 t”.

Изхождайки от горното, Комисията е счела, че с представеното разяснение, участникът не е изпълнил изискването за посочване на конкретни стойности в т.5 от „Технически спецификации”, Образец № 5.2.2. Заедно с това, относно стойността на параметъра Допустимо максимално натоварване на единична задвижваща ос, офертираното от участника превозно средство не отговаря на изискванията за изпълнение на поръчката.

**4. „БОЗАНКАЙА ОТОМОТИВ МАКИНЕ ИМАЛЪЯТ ИТХАЛЪЯТ ВЕ
ИХРАДЖАТ А.Ш.”**

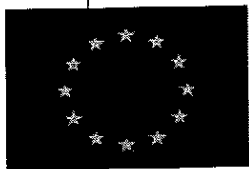
Мотиви за отстраняване: чл. 107, т. 5 от ЗОП - предложението на участника не отговаря на изрично указаните условия за представянето му по форма и съдържание.

При разглеждането на представеното в офертата на участника Техническо предложение за обособена позиция № 2, за която участникът участва, Комисията е установила необходимост от изискване на разяснения от участника за заявените от него данни в офертата, по отношение на:

* Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m, по т.6 от представеното към офертата „Предложение за изпълнение” по Образец № 5.2.

* Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, по т.7 от представеното към офертата „Предложение за изпълнение” по Образец № 5.2.

* Енергийна ефективност на зарядна станция, η [%], респективно Общи енергийни разходи, C [€] по представените по Образец № 5.2.1. „Енергийни и емисионни разходи през целия експлоатационен живот на предлаганите автобуси”.



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”



Мотиви на Комисията, послужили като основание да изиска допълнителни разяснения:

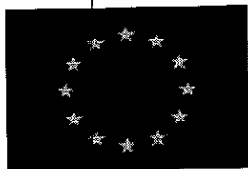
В сектора на електрически автобуси има голямо разнообразие от технически решения при батерийните системи, осигуряващи задвижващата енергия за превозните средства - елементите, модулите, схемата на свързване и т.н. Към това могат да се добавят характерните особености на конкретните зарядни станции в режим на заряд на автобусната батерийна система. Този факт именно е в основата на разработения от UITP (Международния съюз за обществен транспорт) метод на E-SORT, базиран на SORT-системата за пътни тестове и на Правило №100 на UNECE (Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации). Методът E-SORT е насочен специално към тестване на електрически и хибридни превозни средства, като формулира алгоритъм, който гарантира обективност и сравнимост при оценка на енергийната консумация на всеки предлаган автобус.

В тази връзка, в Образец № 5.2. и в Образец № 5.2.1. се съдържа изрично предвидено изискване за представяне на протоколи от проведени тестови изпитания според SORT-2 и E-SORT или еквивалентен метод, същите да са представени „със задължително попълнени данни в таблиците 1. Измервания на консумацията (Consumption Measures) – Използвана енергия (Usable Energy) и Енергийна консумация (Energy Consumption)”. Тези изискуеми таблици са неотменна част от коректно проведени тестови изпитания по E-SORT. Чрез тях се гарантира предоставянето от участниците на данни, които да са проверяеми, обективно сравними и оценими, като предпоставка за еквивалентност и равнопоставеност при преценката на съответствието и оценяването на участниците.

* Пробегът (D) след заряд до максимално ниво SOC_m, е дефиниран в техническата документация по обществената поръчка като установен пробег на база направени тестове по пътни цикли SORT-2, като част от методиката на E-SORT или еквивалентна. Пробегът (D) показва, като технически параметър, възможността на предлаганото превозно средство да измине определено разстояние, след като батерийната система на автобуса е заредена до зададено максимално ниво на заряд SOC_m.

В т.6 от представеното към офертата „Предложение за изпълнение” по Образец № 5.2, участникът е декларирал следното за пробега (D): „90% и капацитет 220kWh, 220 km”. Комисията е извършила проверка на заявените от участника данни и съответствието им с представените към офертата документи за проведени тестови изпитания, при което установи, че декларираната стойност на Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m не се извежда от представените данни за тестови изпитания. В същите е посочена и различна стойност на SOC_m.

С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения по какъв начин, на основание представените документи в офертата, имайки предвид условията за извършване на тестовите изпитания по E-SORT и получените резултати от тях, Комисията би могла да извърши проверка на посочените данни за Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m.



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”



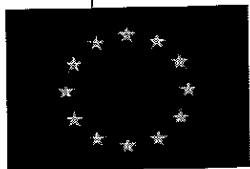
* Времето за заряд (T) е дефинирано в Раздел VII, т.3.2. от документацията за участие, като Време за заряд (T) от SOCw до SOCm, съгласно методиката по E- SORT или по друг еквивалентен метод, където SOCw е ниво „предупреждение“, съответстващо на минимално ниво на заряд на батерията, достигнато при нормална работа на превозното средство до състояние на невъзможност за достигане на скорост на движение от 30 км/ч или появяване на предупредителен сигнал, а SOCm е максимално ниво на заряд на батерията, достигнато при автоматичното изключване на зарядната станция. Нивата на заряд SOCw и SOCm са параметри на зарежданата батерийна система (Rechargeable Energy Storage System / RESS).

В т.7 от представеното към офертата „Предложение за изпълнение“ по Образец № 5.2, участникът по отношение на времето за заряд е декларирал следното: „150 до 200 минути“. При извършената проверка на заявените от участника данни и съответствието им с приложените към офертата документи за проведени тестови изпитания, Комисията не е могла да установи начина на извеждане на декларираната от участника стойност на Време за заряд (T) от SOCw до SOCm.

С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения по какъв начин, на основание представените документи в офертата, извършените тестови изпитания и получените резултати от тях, Комисията би могла да извърши проверка на посочените данни за Време за заряд (T) от SOCw до SOCm.

* Енергийна ефективност на зарядна станция (η_c), респективно Общи енергийни разходи (C) по представените по Образец № 5.2.1. „Енергийни и емисионни разходи през целия експлоатационен живот на предлаганите автобуси“.

В Образец № 5.2.1. е указано, че Енергийните разходи (C) за целия експлоатационен цикъл на предлагания автобус, трябва да са измерени съгласно методиката по E-SORT или по друг еквивалентен метод. Показателят Енергийни разходи (C) за целия експлоатационен живот на автобуса е функция на енергийната консумация на 100км пробег (с, [kWh/100km]), пробегът за целия жизнен цикъл (LK = 800000 km), цената на електрическата енергия ($p=1\text{€}/\text{kWh}$) и енергийната ефективност на зарядната станция (η_c , [%]). Тъй като доставката на зарядната станция е част от предмета на настоящата поръчка, участникът следва да представи измерена енергийна ефективност на зарядното устройство (η) в проценти, изразяваща съотношението на параметрите ECmax към EGmax, където ECmax е стойност за изходяща енергия от зарядната станция при заряд на батерията на автобуса от ниво SOCw до ниво SOCm, а EGmax е максималната стойност изходяща енергия от електрическата мрежа към зарядната станция при заряд на батерията на автобуса от ниво SOCw до ниво SOCm. Параметрите EGmax и ECmax следва да бъдат представени в изискуемата таблица Измервания на консумацията (Consumption Measures) – Използвана енергия (Usable Energy) от тестовите изпитания съгласно методиката по E-SORT или по друг еквивалентен метод, а параметърът енергийна консумация (с) на 100 км пробег – в изискуемата таблица Енергийна консумация (Energy Consumption) от тестовия протокол.



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”



Участникът е представил в първоначалната си оферта таблица от тестови изпитания Използвана енергия (Usable Energy), в която за параметъра EGmax и ESmax има запис „Не е приложимо”.

С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения по какъв начин, на основание представените документи в офертата, Комисията би могла да извърши проверка на посочените данни за Енергийна ефективност на зарядна станция (тс), респективно за Общите енергийни разходи (C), съгласно Образец № 5.2.1. „Енергийни и емисионни разходи през целия експлоатационен живот на предлаганите автобуси”.

* Оферираните стойности по т. 11 и 13 в Образец № 5.2.2. „Технически спецификации”, в който същите са изискуеми.

Мотиви на Комисията, послужили като основание да изиска допълнителни разяснения:

В „Технически спецификации” по Образец № 5.2.2, участникът декларативно е заявил, че предлаганите превозни средства отговарят на изискванията по т. 11 – Общ брой места и 13 – Врати за пътници, на предлаганите превозни средства, без да са посочени конкретни стойности. Но в Образец № 5.2.2. се изисква от участника да посочи конкретни стойности на параметрите на офертираното от него, чрез указаното в главата на таблицата :

„Предложение на участника : (потвърждение на факта и посочена конкретна стойност)”

В своето предложение, участникът е потвърдил изпълнението на минималните изисквания на Възложителя, посочени по т.11 и т.13, без да посочи конкретни стойности.

С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения в кои от представените към офертата документи, се съдържат или извеждат конкретни стойности, приложими към изискванията по т. 11 и 13 в Образец № 5.2.2. „Технически спецификации”.

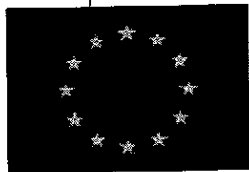
* Липса на Списъци на консумативи, необходими за поддръжка на зарядните станции и на електронното оборудване, изключени от обхвата на гаранцията, съгласно т.3 от Приложение 1.2. „Техническа спецификация” към Документацията за участие.

Мотиви на Комисията, послужили като основание да изиска допълнителни разяснения:

Съгласно т.3 от Приложение 1.2. „Техническа спецификация”, Възложителят е изискал следното:

„...Към своето Предложение за изпълнение, участникът следва да приложи Документ описващ пълните условия и обхвата на гаранцията, както и пълен списък на консумативи,

Проектът се финансира по Оперативна програма „Околна среда 2014 – 2020 г.”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд и от държавния бюджет на Република България



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА “ОКОЛНА СРЕДА 2014 – 2020 г.”



необходими за поддръжка по нормално износване на автобуса, изключени от обхвата на гаранцията. Аналогичен списък на консумативи, участникът трябва да представи и за зарядните станции и електронното оборудване.”

Участникът не е представил Списъци на консумативи, необходими за поддръжка на зарядните станции и на електронното оборудване, изключени от обхвата на гаранцията. В тази връзка, на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията реши да поиска разяснение, дали тази липса означава, че не са предвидени такива консумативи и/или че обхвата на гаранцията покрива обслужването на всички консумативи, части и елементи на оферираните зарядни станции и електронно оборудване.

На основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е изисквала от участника да предостави необходимите разяснения в срок от 7 (седем) календарни дни, като е изпратила на участника Искане за разяснения с изх. № 152/29.06.2020 г.

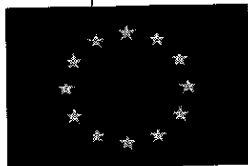
В рамките на предоставените разяснения по обособена позиция № 2, с вх. № 166 / 06.07.2020 год, участникът е дал своите отговори на всеки един от поставените въпроси. При излагане на своите обяснения, участникът се е позовал както на данни от представените към офертата документи, така и на документи, представени към разясненията, които имат за цел да допълнят офертата му, но не са издадени от компетентен орган по чл. 52 от ЗОП и до които, видно от датата на издаването им, участникът е имал достъп в съответните срокове за представяне на офертата.

Комисията е разгледала разясненията предоставени от участника и прецени:

- По отношение на т.1 от изисканите на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП разяснения за Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m, участникът е заявил, че „*При изчислението на пробега (D) е допусната аритметическа грешка. Пробеget, изчислен на базата на данните от SORT тестовете е 276 km*”. Посочената в разяснението нова стойност за пробега (D) се явява изменение на декларираното от участника в т.6 от представеното към офертата „Предложение за изпълнение” по Образец № 5.2. В разпоредбата на чл. 104, ал.5 от ЗОП е разписано, че „Проверката и разясненията не могат да водят до промени в техническото и ценовото предложение на участниците”.

Участникът е декларирал в т.7 от Предложението за изпълнение, Образец № 5.2. към първоначалната оферта, Времето за заряд (T) от SOC_w до SOC_m като „150 до 200 минути”. В разяснението си участникът е направил изчисление, базирано на данни за зарядната станция, водещо до „време за заряд” и към получената стойност е прибавил „време за балансиране”.

Възложителят не изисква в документацията да се декларира разделение на времето на заряд на различни режими. Параметърът (T) има дефиниция, зададена в описанието на тестовия метод и формулирана в документацията, а именно: Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, съгласно методиката по E- SORT или по друг еквивалентен метод, където SOC_w е ниво „предупреждение”, съответстващо на минимално ниво на заряд на батерията, достигнато при нормална работа на превозното средство до състояние на невъзможност за



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”



достигане на скорост на движение от 30 км/ч или появяване на предупредителен сигнал, а SOC_m е максимално ниво на заряд на батерията, достигнато при автоматичното изключване на зарядната станция.

Съгласно представеното разяснение, стойността на параметъра „време за балансиране“ е 15 минути, при което сборът от изчисленото „време за заряд“ и стойността на „времето за балансиране“ дава декларираната стойност на Времето за заряд (T) от 191 минути. Въпреки че, тази стойност е, както отбелязва участникът, „в границите на предложеното време за заряд – 150 до 200 минути“, същата се явява изменение на декларираното от участника в т.7 от представеното към офертата „Предложение за изпълнение“ по Образец № 5.2. В разпоредбата на чл. 104, ал.5 от ЗОП е записано, че „Проверката и разясненията не могат да водят до промени в техническото и ценовото предложение на участниците“.

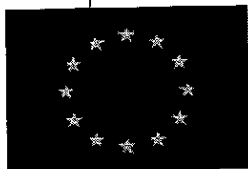
Комисията е счела, че не може да приеме представените разяснения на участника, тъй като същите водят до промени в техническото предложение и, освен това, верността на декларирания показател Време за заряд (T) не може да бъде проверена по предварително обявената от Възложителя методология, с използване на данни от проведени тестови изпитания, съгласно методиката по E-SORT или по друг еквивалентен метод.

Комисията е установила, че при така направените от участника разяснения по първоначалната оферта, относно показателите Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m и Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, последните не могат да се приемат като обективно оценими.

По отношение на обясненията за Енергийна ефективност на зарядна станция (η_c), респективно Общи енергийни разходи (C) през целия експлоатационен живот на автобуса, участникът посочва, че „При изчисление на Общите енергийни разходи, C [€] е допусната аритметическа грешка“. Съгласно предложеното разяснение, стойността на общите енергийни разходи е 610 212,77 €, което се явява изменение на декларираното от участника в Образец № 5.2.1. В разпоредбата на чл. 104, ал.5 от ЗОП е разписано, че „Проверката и разясненията не могат да водят до промени в техническото и ценовото предложение на участниците“.

В представеното разяснение, участникът е казал, че „Тъй като в „Протокола от изпитвания“ не са посочени стойностите на ЕС_{тах} и EG_{тах}, стойността на Енергийната ефективност на зарядната станция, η_c [%] ..., е дадена на базата на проведените тестове от наша страна.“ На тази основа, Комисията е преценила, че декларираната стойност на Енергийна ефективност на зарядна станция (η_c) не е изведена от проведени тестови изпитания по методиката на E-SORT или еквивалентна, представени към първоначалната оферта.

Комисията е счела, че така представените разяснения относно стойността, декларирана за Енергийна ефективност на зарядна станция (η_c), противоречат на предварително обявени условия от процедурата, чрез които е дефиниран този параметър и е указан начина на изчисление на същия. Следователно, не може да се приеме като обективно



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

**ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”**



оценен показател предложението в офертата на участника за Общи енергийни разходи през целия експлоатационен живот на автобуса, С [€].

- По отношение на т.2 от изисканите на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП разяснения, свързани с липсата на Списъци на консумативи, необходими за поддръжка на зарядните станции и на електронното оборудване, изключени от обхвата на гаранцията, съгласно т.3 от Приложение 1.2. „Техническа спецификация” към Документацията за участие, участникът заявява, че липсата на тези списъци се основава на факта, че такива консумативи не са необходими и обхватът на гаранцията покрива обслужването на всички консумативи, части и елементи при поддръжката на зарядните станции и електронното оборудване. Комисията е приела представеното разяснение по т.2, тъй като включването на всички консумативи, части и елементи на оферирания зарядни станции и електронно оборудване в гаранцията, обосновава липсата на изискваните Списъци на консумативи, изключени от обхвата на гаранцията.

- По отношение на т.3 от изисканите на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП разяснения в кои от представените към офертата документи, се съдържат или извеждат конкретни стойности, приложими към изискванията по т.11- Общ брой места (сediaщи и правостоящи без водача) и т.13 – Врати за пътници в Образец № 5.2.2. „Технически спецификации”, участникът е изложил своите обяснения. Той посочва, че представените в разясненията данни се основават на следните представени към офертата документи: „План за местата за сядане, приложение № 9.10.3.1.2. М” за общия брой места в превозното средство и „12М_Размери на превозното средство” за вратите за пътници в превозното средство. Имайки предвид представените обяснения, Комисията е приела разясненията по т. 13 – Врати за пътници.

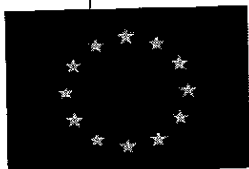
В своите разяснения по т.11 - Общ брой места (сediaщи и правостоящи без водача) от Образец №5.2.2., участникът е посочил стойност за общия брой места в превозното средство, която не е видима от посоченият в разяснението документ. Комисията е счела, че посочената нова стойност представлява промяна в Техническото предложение на участника и противоречи на изискването на чл.104, ал.5 от ЗОП.

5. „СОР ЛИБХАВИ” ООД

Мотиви за отстраняване: чл. 107, т. 2, б. а) и т. 5 от ЗОП - предложението на участника не съответства на предварително обявените условия за изпълнение на поръчката и не отговаря на изрично указаните условия за представянето му по форма и съдържание.

При разглеждането на представеното в офертата на участника Техническо предложение за обособена позиция № 2, за която участникът участва, Комисията е

Проектът се финансира по Оперативна програма „Околна среда 2014 – 2020 г.”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд и от държавния бюджет на Република България



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА “ОКОЛНА СРЕДА 2014 – 2020 г.”



установила необходимост от изискване на разяснения от участника за заявените от него данни в офертата, по отношение на:

* Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m, по т.6 от представеното към офертата „Предложение за изпълнение” по Образец № 5.2.

* Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, по т.7 от представеното към офертата „Предложение за изпълнение” по Образец № 5.2.

* Енергийна ефективност на зарядна станция, η_c [%], респективно Общи енергийни разходи, C [€] по представените по Образец № 5.2.1. „Енергийни и емисионни разходи през целия експлоатационен живот на предлаганите автобуси”.

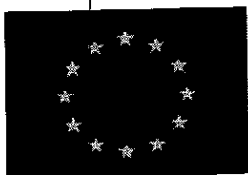
Мотиви на Комисията, послужили като основание да изиска допълнителни разяснения:

В сектора на електрически автобуси има голямо разнообразие от технически решения при батерийните системи, осигуряващи задвижващата енергия за превозните средства - елементите, модулите, схемата на свързване и т.н. Към това могат да се добавят характерните особености на конкретните зарядни станции в режим на заряд на автобусната батерийна система. Този факт именно е в основата на разработения от UITP (Международния съюз за обществен транспорт) метод на E-SORT, базиран на SORT-системата за пътни тестове и на Правило №100 на UNECE (Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации). Методът E-SORT е насочен специално към тестване на електрически и хибридни превозни средства, като формулира алгоритъм, който гарантира обективност и сравнимост при оценка на енергийната консумация на всеки предлаган автобус.

В тази връзка, в Образец № 5.2. и в Образец № 5.2.1. се съдържа изрично предвидено изискване за представяне на протоколи от проведени тестови изпитания според SORT-2 и E-SORT или еквивалентен метод, същите да са представени „*със задължително попълнени данни в таблиците 1. Измервания на консумацията (Consumption Measures) – Използвана енергия (Usable Energy) и Енергийна консумация (Energy Consumption)*”. Тези изискуеми таблици са неотменна част от коректно проведени тестови изпитания по E-SORT. Чрез тях се гарантира предоставянето от участниците на данни, които да са проверяеми, обективно сравними и оценими, като предпоставка за еквивалентност и равнопоставеност при преценката на съответствието и оценяването на участниците.

Участникът не е представил с първоначалната си оферта горепосочените изискуеми таблици с данни от тестови изпитания.

* Пробегът (D) след заряд до максимално ниво SOC_m, е дефиниран в техническата документация по обществената поръчка като установен пробег на база направени пътни тестове по SORT-2 по методиката на E-SORT или еквивалентна. Пробегът (D) показва като технически параметър възможността на предлаганото превозно средство да измине определено разстояние, след като батерийната система на автобуса е заредена до зададено максимално ниво на заряд SOC_m, достигнато при автоматичното изключване на зарядната станция. Нивото на максимален заряд SOC_m, използвано за дефиниране на параметъра



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА “ОКОЛНА СРЕДА 2014 – 2020 г.”



Пробег (D) по методиката E- SORT, не е посочено в представените документи от проведени тестови изпитания.

В т.6 от представеното към офертата „Предложение за изпълнение” по Образец № 5.2, участникът е посочил стойност на пробега (D) равна на 224 km. Комисията е извършила проверка на представените към офертата документи за проведени тестови изпитания, при което е установила, че след като не е посочено Ниво на максимален заряд SOC_m, декларираната стойност на Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m, не се извежда от представените данни от тестови изпитания.

С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения за начина по който, на основание представените документи в офертата, имайки предвид условията за извършване на тестовите изпитания по E-SORT и получените резултати от тях, Комисията би могла да извърши проверка на посочените данни за Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m.

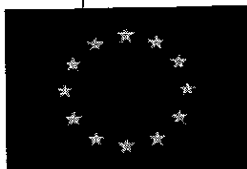
* Времето за заряд (T) е дефинирано в Раздел VII, т.3.2. от документацията за участие, като Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, съгласно методиката по E- SORT или по друг еквивалентен метод, където SOC_w е ниво „предупреждение”, съответстващо на минимално ниво на заряд на батерията, достигнато при нормална работа на превозното средство до състояние на невъзможност за достигане на скорост на движение от 30 км/ч или появяване на предупредителен сигнал, а SOC_m е максимално ниво на заряд на батерията, достигнато при автоматичното изключване на зарядната станция. Нивата на заряд SOC_w и SOC_m са параметри на зарежданата батерийна система (Rechargeable Energy Storage System / RESS).

В т.7 от представеното към офертата Предложение за изпълнение по Образец № 5.2, участникът е посочил стойност на времето за заряд (T) в размер на 204 минути. При извършената проверка на заявените от участника данни за съответствие с представените към офертата документи за проведени тестови изпитания, Комисията установи, че декларираната от участника стойност на Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m не се извежда от представените тестови данни. Комисията отчете, че таблиците Използвана енергия (Usable Energy) и Енергийна консумация (Energy Consumption), за резултати от тестови изпитания, изискуеми съгласно Образец № 5.2. и в Образец № 5.2.1., липсват в представените документи. В представените от участника тестови изпитания, не са посочени данни за SOC_w и SOC_m, макар, че същите следва да са част от E-SORT протоколите, попълнени чрез методиката на E-SORT или друга еквивалентна и са важна част от дефинирането на техническите показатели.

С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения по какъв начин, на основание представените документи в офертата, извършените тестови изпитания и получените резултати от тях, Комисията би могла да извърши проверка на посочените данни за Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m.

* Енергийна ефективност на зарядна станция (пс), респективно Общи енергийни разходи (C) по представените по Образец № 5.2.1. „Енергийни и емисионни разходи през целия експлоатационен живот на предлаганите автобуси”.

Проектът се финансира по Оперативна програма „Околна среда 2014 – 2020 г.”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд и от държавния бюджет на Република България



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА “ОКОЛНА СРЕДА 2014 – 2020 г.”



В Образец № 5.2.1. е указано, че Енергийните разходи (C) за целия експлоатационен цикъл на предлагания автобус, трябва да са измерени съгласно методиката по E-SORT или по друг еквивалентен метод. Показателят Енергийни разходи (C) за целия експлоатационен живот на автобуса е функция на енергийната консумация на 100км пробег (с, [kWh/100km]), пробегът за целия жизнен цикъл (LK = 800000 km), цената на електрическата енергия ($p=1\text{€}/\text{kWh}$) и енергийната ефективност на зарядната станция (η_c , [%]). Тъй като доставката на зарядната станция е част от предмета на настоящата поръчка, участникът следва да представи измерена енергийна ефективност на зарядното устройство (η) в проценти, изразяваща съотношението на параметрите EC_{max} към EG_{max} , където EC_{max} е стойност за изходяща енергия от зарядната станция при заряд на батерията на автобуса от ниво SOC_w до ниво SOC_m , а EG_{max} е максималната стойност изходяща енергия от електрическата мрежа към зарядната станция при заряд на батерията на автобуса от ниво SOC_w до ниво SOC_m . Параметрите EG_{max} и EC_{max} следва да бъдат представени в изискуемата таблица Измервания на консумацията (Consumption Measures) – Използвана енергия (Usable Energy) от тестовите изпитания съгласно методиката по E-SORT или по друг еквивалентен метод, а параметърът енергийна консумация (с) на 100 км пробег – в изискуемата таблица Енергийна консумация (Energy Consumption) от тестовия протокол.

Както бе упоменато по-горе, участникът не е представил с първоначалната си оферта горепосочените изискуеми таблици с данни от тестови изпитания.

С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения по какъв начин, на основание представените документи в офертата, Комисията би могла да извърши проверка на посочените данни за Енергийна ефективност на зарядна станция (η_c), респективно за Общите енергийни разходи (C), съгласно Образец № 5.2.1. „Енергийни и емисионни разходи през целия експлоатационен живот на предлаганите автобуси”.

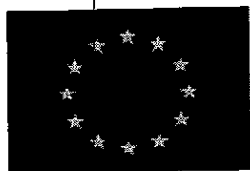
* Допустима максимална маса; Допустимо максимално натоварване на единична задвижваща ос и Допустимо максимално натоварване на единична незадвижваща ос, по т.5 от представените към офертата „Технически спецификации” по Образец № 5.2.2.

Мотиви на Комисията, послужили като основание да изиска допълнителни разяснения:

При прегледа на представените от участника към офертата документи за типово одобрение на предлаганите превозни средства, и при сравнение със заявените в „Технически спецификации” по Образец № 5.2.2 стойности, Комисията е установила разминавания в данните за Допустима максимална маса; Допустимо максимално натоварване на единична задвижваща ос и Допустимо максимално натоварване на единична незадвижваща ос по т. 5 - Маса и натоварване по оси.

С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения, за офертираните стойности за Допустима максимална маса; Допустимо максимално натоварване на единична задвижваща ос и Допустимо максимално натоварване на единична незадвижваща ос по т. 5, съобразно

Проектът се финансира по Оперативна програма „Околна среда 2014 – 2020 г.”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд и от държавния бюджет на Република България



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”



представените към офертата документи за типово одобрение на предлаганите превозни средства.

* Липса на Списъци на консумативи, необходими за поддръжка на зарядните станции и на електронното оборудване, изключени от обхвата на гаранцията, съгласно т.3 от Приложение 1.2. „Техническа спецификация” към Документацията за участие.

Мотиви на Комисията, послужили като основание да изиска допълнителни разяснения:

Съгласно т.3 от Приложение 1.2. „Техническа спецификация”, Възложителят е изискал следното:

„...Към своето Предложение за изпълнение, участникът следва да приложи Документ описващ пълните условия и обхвата на гаранцията, както и пълен списък на консумативи, необходими за поддръжка по нормално износване на автобуса, изключени от обхвата на гаранцията. Аналогичен списък на консумативи, участникът трябва да представи и за зарядните станции и електронното оборудване.”

Участникът не е представил Списъци на консумативи, необходими за поддръжка на зарядните станции и на електронното оборудване, изключени от обхвата на гаранцията. В тази връзка, на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да поиска разяснение, дали тази липса означава, че не са предвидени такива консумативи и/или че обхвата на гаранцията покрива обслужването на всички консумативи, части и елементи на офертираните зарядни станции и електронно оборудване.

На основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е изиска от участника да предостави необходимите разяснения в срок от 7 (седем) календарни дни, като е изпратила на участника Искане за разяснения с изх. № 158/29.06.2020 г.

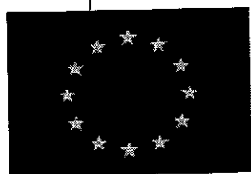
В рамките на предоставените разяснения по обособена позиция № 2, с вх. № 167 / 06.07.2020 год, участникът е дал своите отговори на всеки един от поставените въпроси. При излагане на своите обяснения, участникът се е позовал на данни от представените към офертата документи.

Комисията е разгледала разясненията предоставени от участника и е преценила:

- По отношение на т.1 от изисканите на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП разяснения, за Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m, с декларирана стойност 224 км и за Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, с декларирана стойност 204 минути, участникът е представил в своето разяснение изчислителен вариант на методиката по E-SORT, ползвайки пътен тест SORT-2 и данни за капацитета на предлаганата тягова батерия и мощността на офертираната зарядна станция.

Пробегът (D) дефинира като технически параметър възможността на предлаганото превозно средство да измине определено разстояние след като батерийната система на автобуса е заредена до зададено максимално ниво на заряд SOC_m. По методиката на Е-

Проектът се финансира по Оперативна програма „Околна среда 2014 – 2020 г.”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд и от държавния бюджет на Република България



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”



SORT, до стойността на параметъра (D) се достига след извършване на пътни тестове. В настоящата процедура възложителят е изискал да се представят изпитанията при пътни цикли SORT-2, съобразно съответното натоварване в градски условия на превозните средства. Чрез този похват се вземат предвид изискванията към функционалността на предлаганите автобуси, прилаганите многообразни технологии в конструкциите на същите и различните възможности на батерийните системи за съхранение на енергията, като се осигурява възможност за равнопоставеност и обективност при оценяване на предложенията.

В разяснението относно декларираната стойност на параметъра Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m, участникът е представил изчисления на база стойност на капацитета на тяговата батерия (посочена в т.24, Образец 5.2.2) и разхода на електрическа енергия за 1 км (от представения документ „Протокол №41011-19-TAC за изпитание според SORT-2”).

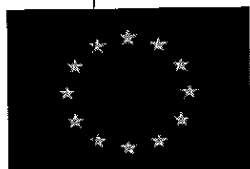
Относно Времето за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, участникът е представил изчисления, базирани на капацитета на тяговата батерия (посочена в т.24, Образец 5.2.2) и ефективната мощност на зарядната станция (съгласно т. 41, Образец 5.2.2.).

Комисията е счела, че не може да приеме представените разяснения на участника, тъй като верността на декларираните показатели Пробег (D) и Време за заряд (T), освен чрез представените изчисления, не може да бъде проверена по методологията, посочена от Възложителя, с използване на данни от проведени тестови изпитания, съгласно методиката по E-SORT или по друг еквивалентен метод. Комисията е установила, че при така направените разяснения по първоначалната оферта, декларираните от участника стойности за Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m и Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, не могат да се приемат като обективно оценени показатели.

При обясненията за Енергийна ефективност на зарядна станция (η_c), респективно Общи енергийни разходи (C) през целия експлоатационен живот на автобуса, участникът, в своите разяснения, е представил изчисления, отново основани на капацитета на тяговата батерия (посочена в т.24, Образец 5.2.2) и на нововъведен с разяснението параметър „компенсация на загубите”, характеризиращ енергийната ефективност на зарядната станция (η_c).

Ползваният в методиката E-SORT параметър EC_{max} е стойност за изходяща енергия от зарядната станция при заряд на батерията на автобуса от ниво SOC_w до ниво SOC_m, а EG_{max} е максималната стойност изходяща енергия от електрическата мрежа към зарядната станция при заряд на батерията на автобуса от ниво SOC_w до ниво SOC_m. Съгласно методиката E-SORT, SOC_w е ниво „предупреждение”, съответстващо на минимално ниво на заряд на батерията, достигнато при нормална работа на превозното средство до състояние на невъзможност за достигане на скорост на движение от 30 км/ч или появяване на предупредителен сигнал, а SOC_m е максимално ниво на заряд на батерията, достигнато при автоматичното изключване на зарядната станция.

В представения в офертата протокол за тестови изпитания, приложен към първоначалната оферта, липсват данни за EG_{max}, EC_{max} и за нивата на заряд SOC_w и SOC_m.



Европейски съюз

Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

**ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”**



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ОКОЛНА СРЕДА

Участникът декларира в разяснението, което представя, стойности на двата параметъра SOCw и SOCm. Нивото на заряд SOCw е представена с две стойности при две различни примерни изчисления.

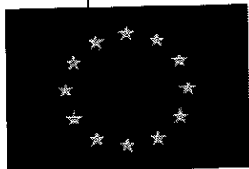
Енергийните параметри на зарядната станция EGmax и ЕСmax, определящи нейната ефективност са определени от участника чрез изчисления на база капацитета на тяговата батерия (посочена в т.24, Образец 5.2.2) и въвеждайки параметър „компенсация на загубите”, измерима в проценти. Параметърът „компенсация на загубите” е обяснен с извършени измервания от производителя при различни режими на работа и в крайна сметка, участникът заявява, че „нашите зарядни станции ... са със загуба до 2 % от мощността на електрическата енергия, превърната в топлина по време на зареждане” и залага в своите изчисления тази стойност.

Участниците в процедурата могат да използват изчисления, чрез които да докажат или разяснят декларираните стойности на параметри, но само ако те са в състояние да дадат резултати, идентични на тези, до които се достига посредством теста, базиран на E-SORT.

В Образец №5.2.1. „Енергийни и емисионни разходи през целия експлоатационен живот на предлаганите автобуси” от документацията на обществената поръчка, Възложителят е изискал следното : „Тъй като зарядната станция е обект на настоящата поръчка, участникът следва да представи измерена енергийна ефективност на зарядното устройство (ηс) в проценти”. В същия образец този параметър е дефиниран като съотношението на измерените параметри ЕСmax към EGmax. В представеното разяснение от участника, енергийните параметри ЕСmax и EGmax са резултат от изчисление по посочения по-горе начин, а не тестово измерени, и респективно показани в протоколи, приложени към разяснението. На тази основа, Комисията е преценила, че декларираната стойност на Енергийна ефективност на зарядна станция (ηс) не е изведена от проведени тестови изпитания по методиката на E-SORT или еквивалентна, представени към първоначалната оферта или разяснението.

Комисията е счела, че така представените разяснения относно стойността, декларирана за Енергийна ефективност на зарядна станция (ηс), противоречат на предварително обявени условия от процедурата. Следователно, не може да се приеме като обективно оценен показател предложението в офертата на участника за Общи енергийни разходи през целия експлоатационен живот на автобуса, С [€].

• По отношение на т.2 от изисканите на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП разяснения, свързани с липсата на Списъци на консумативи, необходими за поддръжка на зарядните станции и на електронното оборудване, изключени от обхвата на гаранцията, съгласно т.3 от Приложение 1.2. „Техническа спецификация” към Документацията за участие, участникът заявява, че липсата на тези списъци се основава на факта, че такива консумативи не са необходими и обхватът на гаранцията покрива обслужването на всички консумативи, части и елементи при поддръжката на зарядните станции и електронното оборудване. Комисията е приела представеното разяснение по т.2, тъй като включването на всички консумативи, части и елементи на офертираните зарядни станции и електронно оборудване в гаранцията,



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА “ОКОЛНА СРЕДА 2014 – 2020 г.”



обосновава липсата на изискваните Списъци на консумативи, изключени от обхвата на гаранцията.

• По отношение на т.3 от изискваните на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП разяснения за Допустима максимална маса; Допустимо максимално натоварване на единична задвижваща ос и Допустимо максимално натоварване на единична незадвижваща ос, декларирани от участника в предложенията в т.5 от Образец № 5.2.2., „Технически спецификации” от първоначалната оферта, участникът излага своите разяснения.

Възложителят е поставил следното изискване за изпълнение на поръчката в т.5 на Приложение 1.2. към Документацията за участие,

„.....т.5 Маса и натоварване по оси :

- съгласно изискванията на Директива 96/53/ЕО и Регламент (ЕО) № 661/2009, Регламент на Комисията (ЕС) № 1230/2012, Директива 97/27/ЕО;
- допустима максимална маса, съгласно чл.6, ал. 1, т.7а от Наредба №11/ 03.07.2001 г. – 19,5 t ;
- допустимо максимално натоварване на единична задвижваща ос - съгласно чл.7, ал. 1, т.4б от Наредба №11/ 03.07.2001 г. – 11,5 t;
- допустимо максимално натоварване на единична незадвижваща ос - съгласно чл.7, ал. 1, т.1 от Наредба №11/ 03.07.2001 г. – 10 t.”

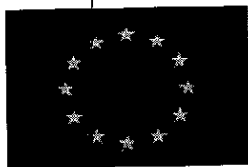
Респективно в т.5 на Образец № 5.2.2., участникът е декларирал своите предложения.

Сравнявайки направените предложения в първоначалната оферта и данните от Сертификата за ЕО одобрение на типа превозно средство, предлагано за доставка от участника, и съобразявайки се с направените разяснения от участника, Комисията е отчела различия в данните за допустима максимална маса и допустимо натоварване на единична задвижваща ос. Същото различие се вижда и при отбелязаната маса на тестваното превозно средство, съгласно представения „Протокол №41011-19-TAC за изпитание според SORT-2”. При формулиране на изискванията по т. 5 от Образец № 5.2.2. относно допустимата максимална маса и допустимите осови натоварвания, Възложителят изрично е вписал препратката към съответните разпоредби на Наредба №11/03.07.2001 г. и очаква от всеки от участниците да предложи за доставка превозно средство, съобразено с изискванията на законодателството в Република България.

Изхождайки от горното, Комисията е счела, че относно стойността на параметрите Допустима максимална маса и Допустимо максимално натоварване на единична задвижваща ос, офертираното от участника превозно средство не отговаря на изискванията за изпълнение на поръчката.

6. ДЗЗД "ТРЕДЕКС-ИКАРУС"

Проектът се финансира по Оперативна програма „Околна среда 2014 – 2020 г.”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд и от държавния бюджет на Република България



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

**ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”**



Мотиви за отстраняване: чл. 107, т. 2, б. а) и т. 5 от ЗОП - предложението на участника не съответства на предварително обявените условия за изпълнение на поръчката и не отговаря на изрично указаните условия за представянето му по форма и съдържание.

При разглеждането на представеното в офертата на участника Техническо предложение за обособена позиция № 2, за която участникът участва, Комисията е установила необходимост от изискване на разяснения от участника за заявените от него данни в офертата, по отношение на:

* Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m, по т.6 от представеното към офертата „Предложение за изпълнение” по Образец № 5.2.

* Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, по т.7 от представеното към офертата „Предложение за изпълнение” по Образец № 5.2.

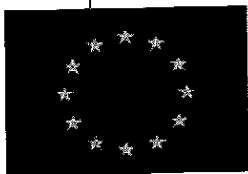
* Енергийна ефективност на зарядна станция, η [%], респективно Общи енергийни разходи, C [€] по представените по Образец № 5.2.1. „Енергийни и емисионни разходи през целия експлоатационен живот на предлаганите автобуси”.

Мотиви на Комисията, послужили като основание да изиска допълнителни разяснения:

В сектора на електрически автобуси има голямо разнообразие от технически решения при батерийните системи, осигуряващи задвижващата енергия за превозните средства - елементите, модулите, схемата на свързване и т.н. Към това могат да се добавят характерните особености на конкретните зарядни станции в режим на заряд на автобусната батерийна система. Този факт именно е в основата на разработения от UITP (Международния съюз за обществен транспорт) метод на E-SORT, базиран на SORT-системата за пътни тестове и на Правило №100 на UNECE (Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации). Методът E-SORT е насочен специално към тестване на електрически и хибридни превозни средства, като формулира алгоритъм, който гарантира обективност и сравнимост при оценка на енергийната консумация на всеки предлаган автобус.

В тази връзка, в Образец № 5.2. и в Образец № 5.2.1. се съдържа изрично предвидено изискване за представяне на протоколи от проведени тестови изпитания според SORT-2 и E-SORT или еквивалентен метод, същите да са представени „с със задължително попълнени данни в таблиците 1. Измервания на консумацията (Consumption Measures) – Използвана енергия (Usable Energy) и Енергийна консумация (Energy Consumption)”. Тези изискуеми таблици са неотменна част от коректно проведени тестови изпитания по E-SORT. Чрез тях се гарантира предоставянето от участниците на данни, които да са проверяеми, обективно сравними и оценени, като предпоставка за еквивалентност и равнопоставеност при преценката на съответствието и оценяването на участниците.

Участникът не е представил с първоначалната си оферта данни от тестови изпитания за всички параметри, съдържащи се в изискуемите таблици, като от същите са посочени единствено параметрите Енергийна консумация и Максимален пробег при пътни цикли SORT-2 – и двата показани като крайни стойности .



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”



* Пробегът (D) след заряд до максимално ниво SOC_m, е дефиниран в техническата документация по обществената поръчка като установен пробег на база направени пътни тестове по SORT-2 по методиката на E-SORT или еквивалентна. Пробегът (D) показва като технически параметър възможността на предлаганото превозно средство да измине определено разстояние, след като батерийната система на автобуса е заредена до зададено максимално ниво на заряд SOC_m.

В т.6 от представеното към офертата „Предложение за изпълнение” по Образец № 5.2, участникът е посочил стойност на пробега (D) равен на 247,51 km. Комисията извърши проверка на заявените от участника данни и съответствието им с представените към офертата документи за проведени тестови изпитания, при което установи, че декларираната стойност на Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m не се извежда от представените данни за тестови изпитания.

С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения по какъв начин, на основание представените документи в офертата, имайки предвид условията за извършване на тестовите изпитания по E-SORT и получените резултати от тях, Комисията би могла да извърши проверка на посочените данни за Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m.

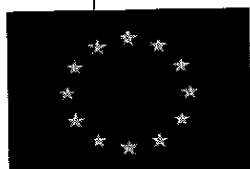
* Времето за заряд (T) е дефинирано в Раздел VII, т.3.2. от документацията за участие, като Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, съгласно методиката по E- SORT или по друг еквивалентен метод, където SOC_w е ниво „предупреждение”, съответстващо на минимално ниво на заряд на батерията, достигнато при нормална работа на превозното средство до състояние на невъзможност за достигане на скорост на движение от 30 км/ч или появяване на предупредителен сигнал, а SOC_m е максимално ниво на заряд на батерията, достигнато при автоматичното изключване на зарядната станция. Нивата на заряд SOC_w и SOC_m са параметри на зарежданата батерийна система (Rechargeable Energy Storage System / RESS).

В т.7 от представеното към офертата Предложение за изпълнение по Образец № 5.2, участникът е посочил стойност на времето за заряд (T) в размер на 210 минути. При извършената проверка на заявените от участника данни за съответствие с представените към офертата документи за проведени тестови изпитания, Комисията установи, че декларираната от участника стойност на Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m не се извежда от представените тестови данни. Комисията отчете, че изискуемите таблици за резултати от тестови изпитания липсват в представените документи.

С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения по какъв начин, на основание представените документи в офертата, извършените тестови изпитания и получените резултати от тях, Комисията би могла да извърши проверка на посочените данни за Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m.

* Енергийна ефективност на зарядна станция (η_c), респективно Общи енергийни разходи (C) по представените по Образец № 5.2.1. „Енергийни и емисионни разходи през целия експлоатационен живот на предлаганите автобуси”.

Проектът се финансира по Оперативна програма „Околна среда 2014 – 2020 г.”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд и от държавния бюджет на Република България



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА “ОКОЛНА СРЕДА 2014 – 2020 г.”



В Образец № 5.2.1. е указано, че Енергийните разходи (C) за целия експлоатационен цикъл на предлагания автобус, трябва да са измерени съгласно методиката по E-SORT или по друг еквивалентен метод. Показателят Енергийни разходи (C) за целия експлоатационен живот на автобуса е функция на енергийната консумация на 100км пробег (c, [kWh/100km]), пробегът за целия жизнен цикъл (LK = 800000 km), цената на електрическата енергия ($p=1\text{€}/\text{kWh}$) и енергийната ефективност на зарядната станция (η_c , [%]). Тъй като доставката на зарядната станция е част от предмета на настоящата поръчка, участникът следва да представи измерена енергийна ефективност на зарядното устройство (η) в проценти, изразяваща съотношението на параметрите $EC_{\max}$ към $EG_{\max}$, където $EC_{\max}$ е стойност за изходяща енергия от зарядната станция при заряд на батерията на автобуса от ниво SOC_w до ниво SOC_m , а $EG_{\max}$ е максималната стойност изходяща енергия от електрическата мрежа към зарядната станция при заряд на батерията на автобуса от ниво SOC_w до ниво SOC_m . Параметрите $EG_{\max}$ и $EC_{\max}$ следва да бъдат представени в изискуемата таблица Измервания на консумацията (Consumption Measures) – Използвана енергия (Usable Energy) от тестовите изпитания съгласно методиката по E-SORT или по друг еквивалентен метод, а параметърът енергийна консумация (c) на 100 км пробег – в изискуемата таблица Енергийна консумация (Energy Consumption) от тестовия протокол.

Както бе отбелязано по-горе, участникът не е представил с първоначалната си оферта данни от тестови изпитания за всички параметри, съдържащи се в изискуемите таблици, като от същите са посочени единствено параметрите Енергийна консумация и Максимален пробег при пътни цикли SORT-2 – и двата показани като крайни стойности.

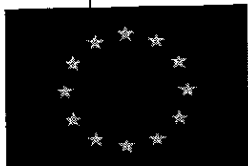
С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения по какъв начин, на основание представените документи в офертата, Комисията би могла да извърши проверка на посочените данни за Енергийна ефективност на зарядна станция (η_c), респективно за Общите енергийни разходи (C), съгласно Образец № 5.2.1. „Енергийни и емисионни разходи през целия експлоатационен живот на предлаганите автобуси”.

* Мощност на предлагания от участника двигател на автобуса, съобразно представените към офертата документи.

Мотиви на Комисията, послужили като основание да изиска допълнителни разяснения:

В т.21 на представените към офертата „Технически спецификации” по Образец № 5.2.2., участникът е декларирал данни за двигателя на предлаганото от него превозно средство, разминаващи се с данните от представения в офертата Сертификат за ЕО одобрение на типа превозно средство.

С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения за мощността на предлагания от участника двигател на автобуса, съобразно представените към офертата документи.



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

**ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”**



На основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е изисквала от участника да предостави необходимите разяснения в срок от 7 (седем) календарни дни, като е изпратила на участника Искане за разяснения с изх. № 157/29.06.2020 г.

В рамките на предоставените разяснения по обособена позиция № 2, с вх. № 170 / 06.07.2020 год, участникът е дал своите отговори на всеки един от поставените въпроси. При излагане на своите обяснения, участникът се е позовал на документи, представени към разясненията, издадени от компетентен орган по чл. 52 от ЗОП, които поради липсата на превод на български език не подлежат на разглеждане и до част от които, видно от датата на издаването им, участникът е имал достъп в съответните срокове за представяне на офертата.

Комисията разгледа разясненията предоставени от участника и прецени:

- По отношение на т.1 от изисканите на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП разяснения, за Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m, за Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m, и за Енергийна ефективност на зарядна станция (η_c), респективно Общи енергийни разходи (C) през целия експлоатационен живот на автобуса, участникът е изложил своите обяснения, базирани на представени към разясненията нови документи - заверени копия единствено на чужд език и без превод на български. Съгласно т.3.12. от Документацията за участие документите, представени на чужд език, следва да бъдат придружени с легализиран превод на български език или само в превод на български, в случаите допустими по ЗОП.

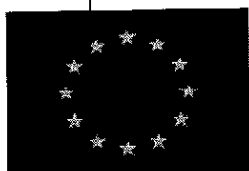
Комисията не е приела представените разяснения на участника, тъй като същите се базират на предоставени с разясненията нови документи, представени единствено на чужд език, поради което те не подлежат на разглеждане.

Участникът не е представил с първоначалната си оферта данни от тестови изпитания за всички параметри, съдържащи се в изискуемите таблици, като от същите са посочени единствено параметрите Енергийна консумация и Максимален пробег при пътни цикли SORT-2 – и двата показани като крайни стойности.

При направените проверки Комисията е установила, че декларираната стойност на Пробег (D) след заряд до максимално ниво SOC_m не се извежда от представените данни за тестови изпитания ; че декларираната от участника стойност на Време за заряд (T) от SOC_w до SOC_m също не се извежда от представените тестови данни ; че не може да извърши проверка на посочените данни за Енергийна ефективност на зарядна станция (η_c), респективно за Общите енергийни разходи (C), съгласно Образец № 5.2.1. „Енергийни и емисионни разходи през целия експлоатационен живот на предлаганите автобуси”.

- По отношение на т.2 от изисканите на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП разяснения за мощността на предлагания двигател на автобуса, съобразно представените към офертата документи, участникът е изложил своите обяснения, базирани на представени към разясненията нови документи - заверени копия единствено на чужд език и без превод на български.

Както е отбелязано по-горе, съгласно т.3.12. от Документацията за участие документите, представени на чужд език, следва да бъдат придружени с легализиран превод на български език или само в превод на български, в случаите допустими по ЗОП.



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

**ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”**



Комисията не е приела представените разяснения на участника, тъй като същите се базират на предоставени с разясненията нови документи, представени единствено на чужд език, поради което те не подлежат на разглеждане.

В т.21 на представените към офертата „Технически спецификации” по Образец № 5.2.2., участникът е декларирал данни за двигателя на предлаганото от него превозно средство, които се различават от данните в представения с офертата Сертификат за ЕО одобрение на типа превозно средство. В представения Сертификат двигателят е с мощност по-ниска от минималната стойност, изисквана от Възложителя, съгласно т. 20 от Приложение № 1.2., а именно „.....мощност : минимум 160 kW ;.....”.

7. „Българска Автомобилна Индустрия” ЕАД

Мотиви за отстраняване: чл. 107, т. 5 от ЗОП - предложението на участника не отговаря на изрично указаните условия за представянето му по форма и съдържание.

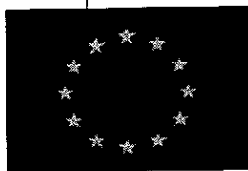
При разглеждането на представеното в офертата на участника Техническо предложение за обособена позиция № 2, за която участникът участва, Комисията е установила необходимост от изискване на разяснения от участника за заявените от него данни в офертата, по отношение на:

* Време за заряд (Т) от SOC_w до SOC_m, по т.7 от представеното към офертата „Предложение за изпълнение” по Образец № 5.2.

Мотиви на Комисията, послужили като основание да изиска допълнителни разяснения:

Времето за заряд (Т) е дефинирано в Раздел VII, т.3.2. от документацията за участие, като Време за заряд (Т) от SOC_w до SOC_m, съгласно методиката по Е- SORT или по друг еквивалентен метод, където SOC_w е ниво „предупреждение”, съответстващо на минимално ниво на заряд на батерията, достигнато при нормална работа на превозното средство до състояние на невъзможност за достигане на скорост на движение от 30 км/ч или появяване на предупредителен сигнал, а SOC_m е максимално ниво на заряд на батерията, достигнато при автоматичното изключване на зарядната станция. Нивата на заряд SOC_w и SOC_m са параметри на зарежданата батерийна система (Rechargeable Energy Storage System / RESS).

Участникът в т.7 от представеното към офертата Предложение за изпълнение по Образец № 5.2, е посочил стойност на времето за заряд (Т) в размер на 184,84 минути. При извършената проверка на заявените от участника данни за съответствие с представените към офертата документи за проведени тестови изпитания, Комисията е установила, че има разминаване между декларираната от участника и посочената в представената тестова таблица стойност на Време за заряд (Т) от SOC_w до SOC_m.



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

**ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г.”**



С оглед гореизложеното и на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е решила да изиска от участника да предостави необходимите разяснения по какъв начин, на основание представените документи в офертата, извършените тестови изпитания и получените резултати от тях, Комисията би могла да извърши проверка на посочените данни за Време за заряд (Т) от SOCw до SOCm.

На основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, Комисията е изисквала от участника да предостави необходимите разяснения в срок от 7 (седем) календарни дни, като е изпратила на участника Искане за разяснения с изх. № 153/29.06.2020 г.

В рамките на предоставените разяснения по обособена позиция № 2, с вх. № 172 / 06.07.2020 год, участникът е дал своите отговори на всеки един от поставените въпроси. При излагане на своите обяснения, участникът се е позовал на данни от представените към офертата документи.

Комисията разгледа разясненията предоставени от участника и прецени:

- По отношение на изисканите на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП разяснения за Време за заряд (Т) от SOCw до SOCm, участникът е представил направени изчисления, посредством които достига до същия резултат като декларираната стойност в Предложението за изпълнение, Образец 5.2. за Време за заряд (Т) - 184,84 минути. Изчисленията са базирани на капацитета на тяговата батерия (посочена в данните от приложеното типово одобрение на батерийната система на автобуса) и мощността на предлаганата зарядна станция (съгласно т. 41, Образец 5.2.2.).

Участниците в процедурата могат да използват изчисления, чрез които да докажат или разяснят декларираните стойности на параметри, но само ако те са в състояние да дадат резултати, идентични на тези, до които се достига посредством теста, базиран на E-SORT.

Участникът е представил с първоначалната си оферта протоколи за тестови изпитания по методиката на E-SORT. Съгласно резултатите от тестовете, по-точно - приложената таблица „Използваема енергия”, Времето за заряд (Т), измерено при теста, е с по-малка стойност от декларираната от участника стойност 184,84 минути, като тестът е извършен със зарядна станция, чиято номинална мощност е по-голяма от тази на предлаганата от участника зарядна станция.

Комисията е счела, че при така представени документи с първоначалната оферта и направените разяснения, изискани на основание чл. 104, ал. 5 от ЗОП, декларираната от участника стойност за Време за заряд (Т) от SOCw до SOCm, не може да се приеме като обективно оценен показател.



Европейски съюз
Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

**ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
"ОКОЛНА СРЕДА 2014 –
2020 г."**



III. За изпълнител на поръчката определям участника класиран на първо място, а именно:

ДЗЗД „ЕЛ Бус България”

На основание чл. 43 от ЗОП, настоящото решение в тридневен срок от датата на издаването му да се изпрати на участниците, като в деня на изпращането му да се публикува в профила на купувача на следния интернет адрес:

<https://sop.bg/burgasbus-221/proceduri-20-1-zop/a1-0005449.html>

На основание чл. 197, ал. 1, т. 7 от ЗОП, решението подлежи на обжалване пред Комисията за защита на конкуренцията на Република България в 10 (десет) дневен срок, начинай датата на връчването му.

Възложи
/и/

Заличено съгласно чл.1,
ал.1,ал.2 и §1, т.1 от ДР на
ЗЗЛД вр. чл.36а, ал.3 от ЗОП

Проектът се финансира по Оперативна програма „Околна среда 2014 – 2020 г.”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд и от държавния бюджет на Република България