

РЕШЕНИЕ

№ 70 /15.05. 2015 г.

Подписаният по-долу инж. Ангел Несторов управител на Тролейбусен транспорт ЕООД, гр. Плевен, на основание чл. 73, ал. 1 и ал. 2 от Закона за обществените поръчки /ЗОП/ и Протоколи № 1, № 2, предадени на 14.05.2015 г. от дейността на комисията, назначена със Заповед № 38/27.03.2015 г. за разглеждане, оценка и класиране на получените оферти за участие в открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Доставка на нови тролейбуси за нуждите на обществения градски транспорт на Плевен“, открита с Решение № 9 от 06.01.2015 г.

ПРЕКРАТЯВАМ

Открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Доставка на нови тролейбуси за нуждите на обществения градски транспорт на Плевен“, открита с Решение № 9 от 06.01.2015 г. на основание чл.39, ал.1, т.2 от ЗОП.

ОТСТРАНЯВАМ

И посочвам на основание чл.73, ал.2 от ЗОП , мотивите за отстраняването:

- I. Участник „СИТИ ТРАНСПОРТ ГРУПП ООД, Украйна, на основание чл.73, ал.2 от ЗОП във връзка с чл. 69, ал.1, т.3 от ЗОП, поради несъответствие на Плик №2 Предложение за изпълнение на поръчката с изискванията поставени в процедурата.

Мотиви:

От прегледа на техническото предложение на участник „СИТИ ТРАНСПОРТ ГРУПП ООД, Украйна се констатира, че то не отговаря на поставените от възложителя изисквания. Предложението на участника не съответства на поставените в Техническа спецификация изисквания към изпълнението на поръчката, констатирани са следните несъответствия в предложението му:

В т.1.6.5. Възможност за придвижване на тролейбуса при отсъствие на контактна мрежа или липса на захранване в същата (възможност тролейбусът да се движи и маневрира, когато спре токоподаването в електро-преносната мрежа) Възложителят изисква тролейбусът да бъде оборудван с вторична, независима спомагателна система, която да осигури достатъчно електрическа енергия за независима тяга, така че да позволи на тролейбуса да се движи и маневрира без да има ток от електро-преносната мрежа. Мощността на спомагателна система за аварийно придвижване, минимум 80 kW или еквивалент. Предполага се това да бъде постигнато със спомагателна система за аварийно придвижване (покриваща минимум Евро 5 ако е приложимо), която да се задвижва от генератор.

Изпълнителя посочва , че тази възможност ще се осъществи с АРУ 80 DIPME- Евро 5. Този дизел-генератор отговаря на изискванията на възложителя, но в представената от участника схема на предложението му за изпълнение на предмета на доставката на единственото възможно място за монтаж на този основен възел (дължина минимум 2 метра широчина 1 метър и височина 1,5 метра и е с тегло 980 кг.) е посочено, че е заето с тяговия двигател (чер. на стр.85 от офертата). Всички други възможности за монтаж на Дизел – генератора се изключват от показаната схема за разпределението на седалките (стр.80 от офертата), като не може да е и на дъното на тролея, предвид това, че основното изискване е ниския под на

тролейбуса. От изложеното се доказва, че физическия монтаж на APU 80 DIPME е невъзможно при нисък под, разположение на тяговия двигател в задната част и посоченото разпределение на седалките. Не случайно се оказва и липсата на схема показваща разположението на Дизел – генератора (представляващ 8% от теглото на тролейбуса), въпреки изискването на възложителя да се представят чертежи (схеми) показващи разположението на основните възли и агрегати (стр. 28 от докум.). Участника не е съобразил, че тролейбуса с посочения дизел –генератор се нуждае от ново разпределение на седалките или от намирането на ново място на тяговия двигател. Участника не е съобразил, че тролейбуса с посочения дизел –генератор се нуждае от ново разпределение на седалките или от намирането на ново място на тяговия двигател. Представените документи в предложението за изпълнение на участника са за традиционен тролейбус с вместимост 100 места, от които 30 сеядщи. Не са направени преизчисления за товароносимостта при наличието на нов агрегат с тегло 980 кг. Теглото на тролейбуса без агрегата е 11800 кг., при добавяне на 980 кг. на агрегата и 7000кг за пътниците(100x70 кг за пътник) се получава пълно тегло от 19 780кг или 19,780 тона, като се отнесе към мощността на тяговия двигател 180 kW, се получава 9,10 kW/t, а в офертата е записано предложение от 10kW/t.(стр.14 от оферт.)

Друго несъответствие в предложената оферта е декларирания разход електроенергия на тролейбуса. В поле 38 от техническото предложение (стр.14. от офертата) е посочен разход 1,153 kWh/ km, но след анализ и изчисления на разхода на електрическа енергия от Приложение 2 (стр.18) се получава действителен разход от направените изпитвания 1,2236 kWh/km. Получения разход от Приложения 2 надвишава и посочения разход на електрическа енергия до 1,2 kWh/km от техническите характеристики и параметри (стр.22 от офертата) .

Предложението на участника не съответства с изискванията на техническата спецификация и относно броя на правостоящите пътници. В офертата е посочено 30 сеядщи и 70 правостоящи пътника, но в заданието е посочено „максимално натоварване 70 кг за всяка позиция, обозначена за сеядане на пътниците, шофьора и за всеки 0. 20 м2 от свободното място на пода“. Свободното място на пода за правостоящи пътници е 10м2 или 50 пътника, получава се общо 80 пътника, а в офертата е посочен общ брой 100 пътника.

Решението може да бъде обжалвано по реда на чл. 120 от ЗОП пред Комисия за защита на конкуренцията в 10-дневен срок от съобщаването му на страните.

Инж. Ангел Несторов
Управител на Тролейбусен транспорт ЕООД, гр. Плевен