

Αθήνα, 26 Μαρτίου 2025

Προς: Ενδιαφερόμενους οικονομικούς φορείς για την ανάθεση της σύμβασης με τίτλο **«Αγορά οχημάτων για τις ανάγκες του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη»** (ΑΔΑΜ: 25PROC016331941 2025-02-18)

Αντικείμενο: Διευκρινίσεις επί της Διακήρυξης Ηλεκτρονικού Ανοικτού (Διεθνούς) Διαγωνισμού για την ανάθεση της σύμβασης **«Αγορά οχημάτων για τις ανάγκες του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη»**

Οι διευκρινίσεις και απαντήσεις σε αιτήματα δημοσιεύονται στη διαδικτυακή πύλη www.promitheus.gov.gr του ΕΣΗΔΗΣ (Συστημικοί Α/Α: 367930, 367931, 367932, 367933, 367934, 367935, 367936, 367937, 367938, 367939, 367940, 367941, 367942, 367943, 367944 και στην ιστοσελίδα της Διενεργούσας αρχής (<https://hradf.com/>) και της Αναθέτουσας Αρχής (<https://www.astynomia.gr/>) και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της Διακήρυξης. Οι παρούσες διευκρινίσεις και απαντήσεις σε αιτήματα που διατίθενται, όπως περιγράφεται παραπάνω, στη διαδικτυακή πύλη www.promitheus.gov.gr του ΕΣΗΔΗΣ, θεωρούνται ότι είναι αναμφισβήτητα γνωστές σε όλους τους ενδιαφερόμενους από την ημερομηνία δημοσίευσής τους.

Στο πλαίσιο του άρθρου 2.1.3 της Διακήρυξης, η ΕΕΣΥΠ Α.Ε απαντά στα αιτήματα παροχής διευκρινίσεων και δεν υποχρεούται να απαντά σε τυχόν αιτήματα τροποποίησης της Διακήρυξης.

Λίστα Διευκρινίσεων / αιτημάτων – ΔΙΑΚΗΡΥΞΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΑΝΟΙΚΤΟΥ (ΔΙΕΘΝΟΥΣ) ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ

«Αγορά οχημάτων για τις ανάγκες του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη»

#	Τμήμα / Σημείο - Άρθρο Διακήρυξης	Ερώτημα / Αίτημα για διευκρίνιση	Διευκρίνιση
1	Προκήρυξη	Με την παρούσα επιστολή μας αιτούμεθα την παροχή διευκρινίσεων και πιο συγκεκριμένα:• Εάν υφίσταται απαλλαγή (Τελωνειακή Ατέλεια) ΦΠΑ για την Ελληνική Αστυνομία στα Τελωνεία της Ελλάδας προκειμένου εισαχθεί όχημα Ειδικής Χρήσης από τρίτες χώρες. Ευχαριστούμε εκ των προτέρων για τις διευκρινήσεις σας.	Διευκρινίζεται ότι, όπως προβλέπεται από τον σχετικό όρο της διακήρυξης, στον προϋπολογισμό εκάστου τμήματος συμπεριλαμβάνονται όλες οι υπέρ τρίτων κρατήσεις, τέλη, δασμοί, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

#	Τμήμα / Σημείο - Άρθρο Διακήρυξης	Ερώτημα / Αίτημα για διευκρίνιση	Διευκρίνιση
2	Τμήμα 10, Παρ. 2.1	Παρ 2.1 (σελ 283/670): Το επιτρεπτό επίπεδο STANAG Level-1 επιβάλλει αντιβαλλιστική προστασία από τα ακόλουθα βλήματα NATO, όλα με βολή από 30 m (και με μονάδα ενέργειας $\text{Joule} = \text{kg} \times (\text{m/sec})^2$: (α) 7.62x51 mm Ball M80: με ταχύτητα $833 \pm 20 \text{ m/sec}$ (δηλ ελάχιστη 813 m/sec) και βάρος βλήματος 9,45 g οπότε η κινητική ενέργεια είναι $\frac{1}{2} \times 813^2 \times 0,00945 \sim 3123 \text{ J}$, (β) 5.56x45 Ball SS109 με ταχύτητα $900 \pm 20 \text{ m/sec}$ (δηλ ελάχιστη 880 m/sec) και βάρος βλήματος 4 g η οπότε η κινητική ενέργεια είναι $(1/2) \times 880^2 \times 0,004 \sim 1549 \text{ J}$, (γ) 5.56x45 Ball M193 με ταχύτητα $937 \pm 20 \text{ m/sec}$ (δηλ ελάχιστη 917 m/sec) και βάρος βλήματος 3,56 g οπότε η κινητική ενέργεια είναι $(1/2) \times 917^2 \times 0,00356 \sim 1497 \text{ J}$. Κατόπιν αυτών και · επειδή ορθώς επιτρέπεται να προσφερθεί εναλλακτικώς ένα επίπεδο αντιβαλλιστικής προστασίας «ισοδύναμο» του ανωτέρω (Stanag Level-1) κατά ένα (1) από τα τρία (3) άλλα πρότυπα δηλ τα EN-1063 ή NIJ ή V-ram· (ii) επειδή το καθένα από αυτά τα «εναλλακτικά» πρότυπα χρησιμοποιεί βλήματα παρεμφερή (αλλά όχι ίδια) με τα 3 ανωτέρω δηλ με τα βλήματα (α) έως και (γ) του προτύπου Stanag Level-1 της παρ 2.1 (σελ 283/670) παρακαλούμε να διευκρινίσετε ότι στην περίπτωση εφαρμογής του Ευρωπαϊκού Προτύπου EN-1063 γίνεται συγκεκριμένως δεκτό ως ισοδύναμο το εκεί προβλεπόμενο επίπεδο B6. Τούτο διότι (α) Το B6 προβλέπεται για αντιβαλλιστική προστασία από ίδιο (με του Stanag Level-1) βλήμα τυφεκίου (rifle) 7,62x51mm που έχει σχεδόν ίδια ταχύτητα $830 \pm 10 \text{ m/sec}$ (δηλ μέγιστη 840 m/sec) και βάρος 8,5 g, οπότε η κινητική ενέργειά του φθάνει στα $1/2 \times 840^2 \times 0,0085 \sim 2999 \text{ J}$ (= 3123 ως άνω μείον μόλις 3,97%) δηλ έχει αριθμητική τιμή περίπου ίδια (δηλ εντός του συνήθους 5% της έννοιας του «περίπου») με την μέγιστη του Stanag	Οι απαιτήσεις παραμένουν ως έχουν

#	Τμήμα / Σημείο - Άρθρο Διακήρυξης	Ερώτημα / Αίτημα για διευκρίνιση	Διευκρίνιση
		Level-1 και άρα τεκμηριώνεται η επιτρεπόμενη «ισοδυναμία». (β) στην από 3 Σεπτεμβρίου 2021 Απόφαση 35/2021 με Α/Α Ε.Σ.Η.ΔΗ.Σ 138489 του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη (νυν Αναθέτουσας Αρχής !) με αριθμ. πρωτ.: 8032/3/47-ιβ' (βλ. αρχείο στο διαδίκτυο: 03092021prosklisiathorakismenaoximata.pdf) για την προμήθεια ιδίων σχεδόν οχημάτων, στην αντίστοιχη παράγραφο των τεχνικών προδιαγραφών (σε. 45/61) αναγράφεται για το επίπεδο αντιβαλλιστικής προστασίας αυτολεξεί «.....B6 (BR6 ή VR6) σύμφωνα με το πρότυπο EN 1063 ή ισοδύναμο.....»	

#	Τμήμα / Σημείο - Άρθρο Διακήρυξης	Ερώτημα / Αίτημα για διευκρίνιση	Διευκρίνιση
3	Τμήμα 10, Παρ. 1.6 &1.7 &1.13	Παρ 1.6 & 1.7 & 1.13 (σελ 283/670): Οι Γερμανικές κατασκευάστριες MAN και VOLKSWAGEN παράγουν και διαθέτουν στην αγορά της Ε.Ε. οχήματα τύπου «φορτηγό» ή τύπου «άλλης κατηγορίας» (π.χ. van, κλπ) δηλ όπως τα προδιαγραφόμενα και κατάλληλα για την χρήση που προορίζονται κατά την παρ 1.1 (σελ 282/670). Σε τέτοια οχήματα κατασκευής τους εγκαθιστούν πλέον κινητήρες Turbo Diesel (όπως δηλ. ρητώς ζητούν οι προδιαγραφές στην παρ 1.6). Αυτοί οι κινητήρες (των MAN και WOLKS WAGEN) με εφαρμογή της τεχνολογικής σύγχρονης αρχής της μείωσης κυβισμού («downsizing») σε συνδυασμό με οικονομία καυσίμου και προστασία του περιβάλλοντος, έχουν πλέον : (α) κυβισμό «της κατηγορίας 2000 cc» και για την ακρίβεια 1968 cc (= 2000 μείον μόλις 1,6%) έναντι των 2500 cc της παρ 1.6 (β) μέγιστη ισχύ 120 kW = 163,2 PS (Γερμανική μονάδα μέτρησης) έναντι 175 Hp (Αγγλοσαξονική μονάδα μέτρησης) της παρ 1.7 (γ) πολύ υψηλή (συγκριτικώς με άλλους κινητήρες κυβισμού 2500 cc) μέγιστη ροπή 410 Nm (!) την οποία μάλιστα αποδίδουν σε ευρύ φάσμα χαμηλών 1500-2000 στροφών/λεπτό, έναντι μη-ύπαρξης καν (!) ενός κάτω-ορίου ροπής στην διακήρυξη (δ) τεχνολογία διπλών αεροσυμπιεστών (Bi-turbocharger), έναντι ενός μόνον στην διακήρυξη (ε) τελευταία τεχνολογία περιορισμού ρύπων EURO-VI (Euro-6) με σύστημα ανακυκλοφορίας καυσαερίων υψηλής πίεσης (High-pressure exhaust-gas recirculation), έναντι μη-ύπαρξης καν σχετικής απαίτησης στην διακήρυξη που τώρα επιτρέπει ακόμη και μηδενικό / ανύπαρκτο περιορισμό ρύπων (!) (ζ) σειρά πρόσθετων υπέρ-σύγχρονων τεχνολογιών (που δεν ζητούνται / προδιαγράφονται καν) όπως υδρόψυκτο εναλλάκτη θερμότητας (inter cooler), απευθείας έγχυση καυσίμου (Direct	Οι απαιτήσεις παραμένουν ως έχουν

#	Τμήμα / Σημείο - Άρθρο Διακήρυξης	Ερώτημα / Αίτημα για διευκρίνιση	Διευκρίνιση
		Injection), σύστημα κοινής γραμμής τροφοδοσίας (Common Rail), κ.ο.κ. Επιπλέον τα οχήματα των Γερμανικών MAN και WOLKSWAGEN με αυτούς τους κινητήρες και με μικτά επιτρεπόμενα φορτία \τουλάχιστον 5000 kg (επαρκή για την ζητούμενη θωράκιση) επιτυγχάνουν όχι μόνον την τελική ταχύτητα της παρ 1.13 αλλά και υψηλές λοιπές επιδόσεις (που δεν προδιαγράφονται καν !) όπως επιταχύνσεις και αναρριχητικότητες. Προς διεύρυνση του νυν συρρικνωμένου ανταγωνισμού παρακαλούμε να διευκρινίσετε μετά τις παρ 1.6 και 1.7 ότι «γίνονται δεκτοί και πετρελαιοκινητήρες με κυβισμό της τάξης / κατηγορίας των 2000 cc (ή με κυβισμό 2000 cc περίπου) και με μέγιστη ισχύ τουλάχιστον 120kW με τις προϋποθέσεις ότι η μέγιστη ροπή θα είναι τουλάχιστον 400 Nm, ο περιορισμός ρύπων θα είναι τουλάχιστον Euro-6 και ο κινητήρας θα είναι σύγχρονης τεχνολογίας η οποία θα περιγράφεται αναλυτικά στην τεχνική προσφορά»	

#	Τμήμα / Σημείο - Άρθρο Διακήρυξης	Ερώτημα / Αίτημα για διευκρίνιση	Διευκρίνιση
4	Τμήμα 10, Παρ. 1.19	παρ 1.19 (σελ 283/670): Γιατί για τις εκπομπές ρύπων, αντί να επιβάλλεται το ορθό δηλ. ότι πρέπει να ικανοποιούν μόνο ν την ισχύουσα Ελληνική ή Κοινοτική νομοθεσία (που συνήθως συμπίπτουν), επιτρέπεται πρωτοφανώς να ικανοποιούν εναλλακτικά την «νομοθεσία της χώρας παραγωγής του οχήματος (sic)»; Δηλ. εάν το όχημα παράγεται στην Ασία ή στην Αφρική (ή οπουδήποτε αλλού) όπου η νομοθεσία επιτρέπει εκπομπές πολύ αυξημένων ρύπων θα πρέπει να επιτρέπεται στα ζητούμενα οχήματα να δηλητηριάζουν υπερβολικά και κατ' εξαίρεση το Ελληνικό περιβάλλον κατά τις 10-ετίες της διάρκειας ζωής τους; Πρόκειται για περιβαλλοντικώς λίκν κρίσιμο θέμα και παρακαλούμε να διευκρινίσετε ότι διαγράφεται ως μη ισχύον το υπόλοιπο της φράσης δηλ το «...ή της χώρας παραγωγής...» ώστε να υπάρχει η σημερινή (στην Ελλάδα) απαίτηση για τεχνολογία Euro 6-e. Παρακαλούμε επομένως να διευκρινίσετε ότι τα προσφερόμενα οχήματα πρέπει να πληρούν απαρεγκλίτως την ισχύουσα Ελληνική και Ευρωπαϊκή Νομοθεσία σχετικά με τις εκπομπές ρύπων, όπως άλλωστε απαιτείται για όλα τα οχήματα που προμηθεύεται η Ελληνική Αστυνομία	Οι απαιτήσεις παραμένουν ως έχουν, καθόσον το συγκεκριμένο είδος αφορά όχημα ειδικής κατηγορίας, το οποίο καλύπτει ειδικές επιχειρησιακές απαιτήσεις του φορέα και εφαρμόζονται ειδικές διατάξεις περί της έγκρισης τύπου και τις διαδικασίες ταξινόμησης.

#	Τμήμα / Σημείο - Άρθρο Διακήρυξης	Ερώτημα / Αίτημα για διευκρίνιση	Διευκρίνιση
5	Τμήμα 10, Παρ. 2.6	παρ 2.6 (σελ 284/670): Ή απαίτηση όπως «ο σχεδιασμός του θωρακισμένου κλωβού, να επιτρέπει την αφαίρεσή του (!) από το το σασί του οχήματος και την τοποθέτησή του σε άλλο όμοιο σε περίπτωση ολικής βλάβης ή φθοράς του σασί (!!)) τίθεται επίσης πρωτοφανώς και ως «φωτογραφική» του μοντέλου DAVID της Shladot, αφού είναι το μοναδικό στα «ελαφρά» ή «υπέρ ελαφρά» (ως τα ζητούμενα) θωρακισμένα οχήματα που έχει τέτοιον σχεδιασμό. Για ποιόν λόγο οι προδιαγραφές φθάνουν να ζητούν κάτι τεχνικώς πρωτοφανές που ουδέποτε τέθηκε κατά τις τελευταίες 10-ετίες και σε όλους τους διαγωνισμούς του Ελληνικού Δημοσίου για οχήματα «ειδικού σκοπού (special purpose vehicles)» ή «ειδικών χρήσεων» από τους αντίστοιχους φορείς-χρήστες τους ως ή Πυροσβεστική ή οι Ένοπλες Δυνάμεις ή η ΕΛ.ΑΣ; Υπάρχει άραγε κάποιος που πιστεύει ότι το Δημόσιο μπορεί πράγματι μετά από χρόνια, εάν το σασί υποστεί κάποτε ολική (π.χ. μετά από έκρηξη / blast ως της παρ 2.3) βλάβη ή φθορά, που μάλιστα αυτές θα πρέπει να έχουν αφήσει άθικτο (!) τον θωρακισμένο κλωβό για να μπορεί τότε αυτός να αφαιρεθεί και να τοποθετηθεί σε άλλο όμοιο σασί (που το Δημόσιο «θα» εξεύρει ή «θα» έχει διαθέσιμο), να προχωρήσει σε τέτοιες διαδικασίες; Επισημαίνουμε δε ότι στην από 3 Σεπτεμβρίου 2021 Απόφαση 35/2021 με Α/Α Ε.Σ.Η.Δ.Η.Σ 1384 89 του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη (νυν Αναθέτουσας Αρχής !) με αριθμ. πρωτ.: 8032/3/47-ιβ' (βλ. αρχείο στο διαδίκτυο: 03092021prosklisiathiathorakismenaoximata.pdf) για την προμήθεια ιδίων σχεδόν οχημάτων, στην αντίστοιχη παράγραφο των τεχνικών προδιαγραφών (σε. 45/61) ουδεμία τέτοια απαίτηση για προσθαφαιρούμενο θωρακισμένο κλωβό επιβατών υπήρχε. Συμπερασματικά: Ή παρ 2.6 θα πρέπει με άμεση διευκρίνιση είτε να αφαιρεθεί είτε να τεθεί ως κάτι τ	Οι απαιτήσεις παραμένουν ως έχουν

#	Τμήμα / Σημείο - Άρθρο Διακήρυξης	Ερώτημα / Αίτημα για διευκρίνιση	Διευκρίνιση
		ο απλώς «επιθυμητό» (όπως π.χ. στην παρ 3.11) ή ακόμη ως κάτι που δεν είναι υποχρεωτικό αλλά μπορεί να προσφερθεί «ε φόσον προβλέπεται και διατίθεται από τον κατασκευαστή» (όπως π.χ. στην παρ 3.8)	

#	Τμήμα / Σημείο - Άρθρο Διακήρυξης	Ερώτημα / Αίτημα για διευκρίνιση	Διευκρίνιση
6	Τμήμα 10, Παρ. 1.18	παρ 1.18 (σελ 283/670): Σχετικά με τους αερόσακους οδηγού και συνοδηγού διερωτώμεθα: (α) Γιατί οι 2 ζητούμενοι αερόσακοι πρέπει να μπορούν να απενεργοποιούνται (αμφότεροι ή μόνον ο ένας και τότε ποιος;) με κατάλληλη διάταξη και να μην παραμένουν μόνιμως ενεργοποιημένοι; (β) Εάν είναι «πράγματι υποχρεωτικοί για λόγους ασφαλείας» τότε ποιος, γιατί και πότε (υπό ποιες συνθήκες) θα αποφασίζει και θα επιλέγει να τους απενεργοποιήσει; (γ) Και τότε αυτός θα τους απενεργοποιεί αμφότερους ή μόνον τον ένα εξ αυτών; (δ) Και επίσης η απενεργοποίηση θα γίνεται πάντοτε εν γνώσει του οδηγού ή/και του συνοδηγού ή εν αγνοία τους; (ε) Και εάν συμβεί ένα οδικό ατύχημα (και μάλιστα με ευθύνη του οδηγού!) γιατί οι «πίσω επιβαίνοντες» (ως της παρ 3.7) θα πρέπει, αφού οι θέσεις τους δεν έχουν αερόσακους, να βρίσκονται συγκριτικά (και εν αγνοία τους;) σε «σαφώς μειονεκτική από άποψη ασφάλειας» θέση ως προς αυτή του οδηγού ή και του συνοδηγού; Συμπερασματικά: Παρακαλούμε να διευκρινίσετε ότι η δυνατότητα απενεργοποίησης των αερόσακων οδηγού και συνοδηγού είναι προαιρετική και δεν απαιτείται υποχρεωτικώς	Οι απαιτήσεις παραμένουν ως έχουν

#	Τμήμα / Σημείο - Άρθρο Διακήρυξης	Ερώτημα / Αίτημα για διευκρίνιση	Διευκρίνιση						
7	Παρ. 2.2.6 / Τμήμα 3,4	2. Ως προς την παράγραφο 2.2.6 της υπό κρίση Διακήρυξης και ειδικότερα ως προς το Τμήμα 3 και το Τμήμα 4 της υπό ανάθεση σύμβασης (σελ.45): «2.2.6 Τεχνική και επαγγελματική ικανότητα, Οι οικονομικοί φορείς, για κάθε Τμήμα το οποίο διεκδικούν θα πρέπει να αποδεικνύουν ότι κατά τη διάρκεια των τριών τελευταίων ετών πριν την καταληκτική ημερομηνία υποβολής των προσφορών στην παρούσα διαδικασία έχουν εκτελέσει επιτυχώς τουλάχιστον μία (1) σύμβαση προμήθειας αντίστοιχου είδους (ανά Τμήμα) με το είδος της υπό ανάθεση προμήθειας, η αξία των οποίων (σωρευτικά) συμπεριλαμβανομένων υπέρ τρίτων κρατήσεων (και Ειδικού Τέλους Ταξινόμησης), χωρίς ΦΠΑ και μη συμπεριλαμβανομένων τυχόν δικαιωμάτων προαίρεσης/αναπροσαρμογής κλπ, να ισούται τουλάχιστον με το 10% του εκτιμώμενου προϋπολογισμού των Τμημάτων τα οποία διεκδικεί. Για της σκοπούς εφαρμογής της παρούσας παραγράφου, ως αντίστοιχα είδη θεωρούνται τα εξής: <table><tr><th>Τμήματα</th><th>Αντίστοιχο Είδος</th></tr><tr><td>Τμήμα 3: Οχήματα ειδικής κατασκευής μεταφοράς εννέα (9) κρατουμένων</td><td>Οχήματα Επιβατικού τύπου</td></tr><tr><td>Τμήμα 4: Οχήματα ειδικής κατασκευής μεταφοράς είκοσι οκτώ (28) κρατουμένων</td><td>Οχήματα Επιβατικού τύπου »</td></tr></table> και λαμβάνοντας υπόψη ότι: Οι κατηγορίες των οχημάτων μεταφοράς επιβατών, όπως ορίζονται από τους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς είναι τρεις: M1: Οχήματα μεταφοράς έως 9 επιβατών (συμπεριλαμβανομένου οδηγού) και μικτού βάρους έως 3,5 τόνων M2: Οχήματα μεταφοράς άνω των 9 επιβατών και μικτού βάρους έως 5 τόνων M3: Οχήματα μεταφοράς άνω των 9 επιβατών και μικτού βάρους άνω των 5 τόνων (τα λεωφορεία μπορεί να ανήκουν στις κατηγορίες M2 και M3), παρακαλούμε, ειδικά ως προς τα Τμήματα 3 και 4 της υπό ανάθεση σύμβασης, να μας διευκρινίσετε πώς ορίζονται τα οχήματα επιβατικού τύπου, που απαιτούνται ως αντίστοιχα είδη για τα Τμήματα 3 και 4 της υπό ανάθεση Σύμβασης και αν τα οχήματα αυτά υπάγονται σε οποιαδήποτε από τις παραπάνω αναφερόμενες κατηγορίες (M1, M2, M3)	Τμήματα	Αντίστοιχο Είδος	Τμήμα 3: Οχήματα ειδικής κατασκευής μεταφοράς εννέα (9) κρατουμένων	Οχήματα Επιβατικού τύπου	Τμήμα 4: Οχήματα ειδικής κατασκευής μεταφοράς είκοσι οκτώ (28) κρατουμένων	Οχήματα Επιβατικού τύπου »	Διευκρινίζεται ότι ως οχήματα επιβατικού τύπου ορίζονται οχήματα που ανήκουν και στις τρεις κατηγορίες, M1,M2,M3
Τμήματα	Αντίστοιχο Είδος								
Τμήμα 3: Οχήματα ειδικής κατασκευής μεταφοράς εννέα (9) κρατουμένων	Οχήματα Επιβατικού τύπου								
Τμήμα 4: Οχήματα ειδικής κατασκευής μεταφοράς είκοσι οκτώ (28) κρατουμένων	Οχήματα Επιβατικού τύπου »								

#	Τμήμα / Σημείο - Άρθρο Διακήρυξης	Ερώτημα / Αίτημα για διευκρίνιση	Διευκρίνιση
8	Παράρτημα 1 - Τμήμα 8	5. Ως προς το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι - Αναλυτική Περιγραφή Φυσικού και Οικονομικού Αντικειμένου της Σύμβασης- ΤΜΗΜΑ 8 - ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ ΜΙΚΡΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ 22 ΘΕΣΕΩΝ ΑΠΟ 7 ΕΩΣ 8 m ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ 22 ΘΕΣΕΩΝ ΑΠΟ 7 ΕΩΣ 8 m- Παράγραφος 1 (σελ.238): «1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ – Σκοπός Η παρούσα τεχνική προδιαγραφή έχει σκοπό, να καλύψει τις βασικές απαιτήσεις Υπηρεσιών της Ελληνικής Αστυνομίας, για την προμήθεια από το εμπόριο λεωφορείου μεταφοράς επιβαινόντων τουλάχιστον είκοσι δύο (22) θέσεων, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού - συνοδηγού. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ 2. Το όχημα πρέπει να είναι καινούργιο (ημερομηνία κατασκευής μεταγενέστερη της ημερομηνίας κατάθεσης τεχνικής προσφοράς), σύγχρονης κατασκευής και αντιρρυπαντικής τεχνολογίας (πρότυπο Euro 6 ή νεότερο), από τους νεότερους τύπους. Να είναι διαξονικό, κλειστού ενιαίου αμαξώματος, λεωφορειακού τύπου και καταλλήλων διαστάσεων για άνετη μεταφορά τουλάχιστον είκοσι (20) επιβαινόντων, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού», παρακαλούμε, όπως μας διευκρινίσετε τον ακριβή αριθμό του ελάχιστου αριθμού επιβαινόντων συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, καθώς στην ΕΙΣΑΓΩΓΗ (παράγραφος 1) γίνεται αναφορά για τουλάχιστον 22 θέσεις συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, ενώ στις ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (παράγραφος 2) γίνεται αναφορά για τουλάχιστον 20 επιβαίνοντες, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού.	Διευκρινίζεται ότι πρόκειται για την προμήθεια οχημάτων μεταφοράς είκοσι δύο (22) θέσεων, συμπεριλαμβανομένων οδηγού και συνοδηγού.

#	Τμήμα / Σημείο - Άρθρο Διακήρυξης	Ερώτημα / Αίτημα για διευκρίνιση	Διευκρίνιση
9	Παράρτημα 1 - Τμήμα 8	6. Ως προς το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι - Αναλυτική Περιγραφή Φυσικού και Οικονομικού Αντικειμένου της Σύμβασης - ΤΜΗΜΑ 8 - ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ ΜΙΚΡΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ 22 ΘΕΣΕΩΝ ΑΠΟ 7 ΕΩΣ 8 m ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ 22 ΘΕΣΕΩΝ ΑΠΟ 7 ΕΩΣ 8 m- Παράγραφος 4 (σελ.238): «4. Κινητήρας 4.1. Πετρελαιοκινητήρας, τετράχρονος, υδρόψυκτος, άμεσου ψεκασμού (common rail), κυβισμού των 2.000 κυβικών εκατοστών και άνω. 4.2. Απαιτούμενη ισχύς τουλάχιστον 115 KW», παρακαλούμε, όπως μας διευκρινίσετε, εάν γίνεται δεκτή προσφορά οχήματος ανεξαρτήτως χωρητικότητας του κινητήρα, εφόσον ικανοποιείται η ελάχιστη απαίτηση της ισχύος του κινητήρα (τουλάχιστον 115 KW). Ή άλλως αν τίθεται περιθώριο απόκλισης – ανοχής, ήτοι 5 % έως 10 % ως είθισται	Η απαίτηση παραμένει ως έχει

#	Τμήμα / Σημείο - Άρθρο Διακήρυξης	Ερώτημα / Αίτημα για διευκρίνιση	Διευκρίνιση
10	Παράρτημα 1 - Τμήμα 8	7. Ως προς το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι - Αναλυτική Περιγραφή Φυσικού και Οικονομικού Αντικειμένου της Σύμβασης-ΤΜΗΜΑ 8- ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ ΜΙΚΡΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ 22 ΘΕΣΕΩΝ ΑΠΟ 7 ΕΩΣ 8 m ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ 22 ΘΕΣΕΩΝ ΑΠΟ 7 ΕΩΣ 8 m- Παράγραφος 15 (σελ.245): «15 Πλαίσιο – Αμάξωμα 15.3. Δεν γίνονται δεκτά λεωφορεία που θα έχουν υποστεί διασκευή μετατροπές μετά την έξοδό τους από το εργοστάσιο κατασκευής του, εκτός αυτών που αναφέρονται στη παρούσα τεχνική προδιαγραφή», θέτουμε υπόψη σας τα εξής: Είναι κοινά αποδεκτό το γεγονός, ότι πολλοί κατασκευαστές οχημάτων παράγουν διάφορα πλαίσια οχημάτων σε ημιτελή κατάσταση, τα οποία κατόπιν προωθούνται σε άλλους υπερκατασκευαστές, όπου ολοκληρώνονται και παράγονται τα ολοκληρωμένα οχήματα (β' φάση παραγωγής). Η παραγωγή αυτή είναι εγκεκριμένη και σύμφωνη με τις προδιαγραφές του αρχικού κατασκευαστή του ημιτελούς οχήματος, ενώ δεν επηρεάζει τις υποχρεώσεις του και τις ευθύνες του απέναντι στον τελικό πελάτη. Στην Ελλάδα υπάρχουν υπερκατασκευαστές οχημάτων που παράγουν και διαθέτουν στην αγορά ολοκληρωμένα οχήματα, βασιζόμενοι σε ημιτελή οχήματα εργοστασίων του εξωτερικού. Υπό τα δεδομένα αυτά, παρακαλούμε όπως μας διευκρινίσετε εάν, γίνονται τελικώς αποδεκτά για το υπό κρίση Τμήμα 8, τα λεωφορεία που προκύπτουν από δύο φάσεις παραγωγής, καθώς σε αντίθετη περίπτωση, περιορίζεται υπέρμετρα η συμμετοχή στην διαγωνιστική διαδικασία, δεδομένου ότι με την απαίτηση της εν λόγω παραγράφου αποκλείονται οι Έλληνες υπερκατασκευαστές.	Απαιτείται συμμόρφωση με την παράγραφο 15.3 του σχετικού είδους

#	Τμήμα / Σημείο - Άρθρο Διακήρυξης	Ερώτημα / Αίτημα για διευκρίνιση	Διευκρίνιση
11	Παράρτημα 1 - Τμήμα 8	8 Ως προς το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι - Αναλυτική Περιγραφή Φυσικού και Οικονομικού Αντικειμένου της Σύμβασης- ΤΜΗΜΑ 8 - ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ ΜΙΚΡΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ 22 ΘΕΣΕΩΝ ΑΠΟ 7 ΕΩΣ 8 m ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ 22 ΘΕΣΕΩΝ ΑΠΟ 7 ΕΩΣ 8 m- Παράγραφος 17 (σελ.248): «17. Διαστάσεις – Βάρη- Χωρητικότητες 17.3. Το μικτό βάρος του οχήματος να είναι άνω των 6 τόνων». Θέτουμε υπόψη σας ότι, όταν ένα όχημα με την μεταφορική ικανότητα που προδιαγράφεται στο Παράρτημα Ι και την παράγραφο 2 για το Τμήμα 8, ήτοι όχημα για τουλάχιστον 20 επιβαίνοντες συμπεριλαμβανομένου του οδηγού (και δεδομένου, συνεπώς, του ωφέλιμου φορτίου του) έχει μικτό βάρος μικρότερο των 6 τόνων, αυτό συνεπάγεται μικρότερο απόβαρο –νεκρό φορτίο του οχήματος. Το μικρότερο απόβαρο του οχήματος με τη σειρά του οδηγεί σε μικρότερη κατανάλωση καυσίμου, λιγότερες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και εν γένει μικρότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Εξάλλου, το μικτό βάρος ουδεμία σύνδεση έχει με χαρακτηριστικά ασφαλείας και δεδομένα χαρακτηριστικά του οχήματος εν γένει. Λαμβάνοντας υπόψη τα ως άνω, παρακαλούμε όπως όπως γίνουν δεκτές και προσφορές για όχημα μικτού βάρους μικρότερου των 6 τόνων για το Τμήμα 8 της υπό ανάθεση σύμβασης, καθώς με αυτόν τον τρόπο και υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται και οι λοιπές απαιτούμενες τεχνικές προδιαγραφές, αφενός επιτυγχάνεται ο μέγιστος δυνατός ανταγωνισμός στη διαγωνιστική διαδικασία και αφετέρου, ως αναλύθηκε ανωτέρω, όχημα με μικτό βάρος κάτω των 6 τόνων, αποβαίνει προς όφελος της Υπηρεσίας.	Απαιτείται συμμόρφωση με την παράγραφο 17.3 του σχετικού είδους

#	Τμήμα / Σημείο - Άρθρο Διακήρυξης	Ερώτημα / Αίτημα για διευκρίνιση	Διευκρίνιση
12	Τμήμα 13	1. Στη σελ. 588 του Παραρτήματος Ι – Αναλυτική Περιγραφή Φυσικού και Οικονομικού Αντικειμένου της Σύμβασης στην Παράγραφο 3.2 αναφέρεται: «Ισχύς κινητήρα τουλάχιστον 90 KW και άνω.». Τα νέας τεχνολογίας mild hybrid οχήματα τείνουν να διαθέτουν κινητήρες εσωτερικής καύσης με χαμηλότερες ονομαστικές επιδόσεις, καθώς οι κατασκευαστές επικεντρώνονται στην ενίσχυση των επιδόσεων του ηλεκτροκινητήρα. Αυτή η προσέγγιση συμβάλλει σημαντικά στη μείωση των εκπομπών CO2 και στην ελάττωση της κατανάλωσης καυσίμου. Λαμβάνοντας υπόψη τις τεχνολογικές εξελίξεις και τις περιβαλλοντικές ανάγκες, παρακαλούμε όπως γίνουν δεκτά οχήματα με ισχύ κινητήρα 80 kW. Θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι το παραπάνω σχόλιο είχε επίσης κατατεθεί από την εταιρεία μας στην σχετική Διαβούλευση για το εν λόγω είδος που έλαβε χώρα την 29/10/2024 με Μοναδικό Κωδικό 2024DIAB29127.	Δεν γίνεται αποδεκτή η μείωση της ισχύος του κινητήρα στα 80KW, καθόσον αυτή είναι της τάξης του 11,2% η οποία κρίνεται ότι επηρεάζει αρνητικά τις επιδόσεις του οχήματος και την επιχειρησιακή του απόδοση.

#	Τμήμα / Σημείο - Άρθρο Διακήρυξης	Ερώτημα / Αίτημα για διευκρίνιση	Διευκρίνιση
13	Τμήμα 3	4. Ως προς το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι - Αναλυτική Περιγραφή Φυσικού και Οικονομικού Αντικειμένου της Σύμβασης-ΤΜΗΜΑ 3- ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΙΔΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ 9 ΚΡΑΤΟΥΜΕΝΩΝ -ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΕΙΔΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ 9 ΚΡΑΤΟΥΜΕΝΩΝ – Παράγραφος 16 (σελ.156): «16. Ειδικές κατασκευές στο χώρο φόρτωσης 16.3. Στο δάπεδο όλου του χώρου φόρτωσης να τοποθετηθεί στιβαρά κόντρα πλακέ θαλάσσης αρίστης ποιότητας πάχους τουλάχιστον 10 mm ή άλλο υλικό αντίστοιχης αντοχής το οποίο να έχει την έγκριση της Υπηρεσίας για τη συγκεκριμένη χρήση. Στο κάτω μέρος της ξυλείας ή του άλλου αντίστοιχου υλικού, να φέρει κατάλληλη επίστρωση για αντιαβρωτική και αντιμυκητιακή προστασία, ενώ στο επάνω μέρος της να τοποθετηθεί γαλβανιζέ λαμαρίνα (τύπου κριθαράκι) πάχους τουλάχιστον 2 mm ή αντλιοσθητικά φύλλα αλουμινίου πάχους τουλάχιστον 3 mm (χωρίς το αντλιοσθητικό νεύρο)»,θέτουμε υπόψη σας τα εξής: Η εξέλιξη των υλικών της αμαξοποίησης προσφέρει, πλέον, όσον αφορά το υλικό δαπέδου στον χώρο των επιβατών (φόρτωσης) λύσεις και επιλογές διαφορετικές κι εξίσου στιβαρές σε σχέση με το κόντρα πλακέ θαλάσσης. Τα νέα υλικά έχουν μειωμένο βάρος έναντι των παραδοσιακών και βοηθούν στην μείωση του απόβαρου του οχήματος, προς όφελος του ωφέλιμου βάρους και της μείωσης κατανάλωσης καυσίμου. Με βάση τα ανωτέρω, παρακαλούμε όπως δοθεί λίστα των άλλων υλικών που διαθέτουν την έγκριση της Υπηρεσίας για τη συγκεκριμένη χρήση (όπως αναφέρεται στην ως άνω παράγραφο), πλέον του κόντρα πλακέ θαλάσσης. (Ενδεικτικά αναφέρουμε ως παράδειγμα, σύνθετο πλακάκι από κυψελωτό πολυμερές υλικό με επένδυση από προϊόν ξύλου, το οποίο θα φέρει την κατάλληλη αντιαβρωτική και αντιμυκητιακή προστασία, ενώ στο πάνω μέρος θα τοποθετηθεί λαμαρίνα γαλβανιζέ ή αντλιοσθητικό φύλλο αλουμινίου).	Γίνεται αποδεκτός τύπος δαπέδου από σύνθετα υλικά που προκύπτουν από συγκόλληση φύλλου κυψελών πολυμερούς υλικού με προϊόν ξύλου και κατάλληλη επίστρωση, εφόσον καλύπτει την χρήση και τον σκοπό για τον οποίο πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.

#	Τμήμα / Σημείο - Άρθρο Διακήρυξης	Ερώτημα / Αίτημα για διευκρίνιση	Διευκρίνιση
14	Παρ. 2.2.2/ Διακήρυξη	1. Ως προς την παράγραφο 2.2.2 της υπό κρίση Διακήρυξης (σελ.36): «2.2.2 Εγγύηση συμμετοχής 2.2.2.1 Για την έγκυρη συμμετοχή στη διαδικασία σύναψης της παρούσας σύμβασης, κατατίθεται από τους συμμετέχοντες οικονομικούς φορείς (προσφέροντες), εγγυητική επιστολή συμμετοχής, σύμφωνα με το αντίστοιχο υπόδειγμα στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V της παρούσας. Το ποσό της εγγυητικής επιστολής θα πρέπει να καλύπτει σε ευρώ (€) ποσοστό 2% της εκτιμώμενης αξίας του/των ΤΜΗΜΑΤΟΣ/ΤΜΗΜΑΤΩΝ, μη περιλαμβανομένου ΦΠΑ 24%, το/τα οποίο/α διεκδικεί με την προσφορά του ο προσφέρων, σύμφωνα με την υπεύθυνη δήλωση της παραγράφου 2.4.3.1.ε της παρούσας. Σε περίπτωση διεκδίκησης περισσότερων του ενός ΤΜΗΜΑΤΩΝ, απαιτείται η υποβολή εγγυητικής επιστολής για τα ΤΜΗΜΑΤΑ στα οποία συμμετέχει ο ανάδοχος και στην οποία αναγράφονται ρητώς τα ΤΜΗΜΑΤΑ στα οποία συμμετέχει.», παρακαλούμε να μας διευκρινίσετε, εάν, οικονομικός φορέας που επιθυμεί να συμμετάσχει στη διαδικασία σύναψης της παρούσας σύμβασης σε περισσότερα από ένα τμήματα, δύναται να προσκομίσει ισάριθμες με τα τμήματα που θα συμμετέχει εγγυητικές επιστολές, αντίστοιχης αξίας με αυτήν που απαιτείται για κάθε τμήμα, σύμφωνα με τη διακήρυξη.	Επιβεβαιώνεται. Στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει να κατατεθεί, ως προς έκαστο Τμήμα στο οποίο ο οικονομικός φορέας επιθυμεί να υποβάλει προσφορά, διακριτή εγγυητική επιστολή συμμετοχής, ύψους που αντιστοιχεί στο οικείο Τμήμα, σύμφωνα με την παράγραφο 2.2.2 της διακήρυξης. Κατά τα λοιπά, εφαρμόζονται οι προβλέψεις των παραγράφων 2.1.5 και 2.2.2 της διακήρυξης.