



Απόφαση τροποποίησης των όρων του Ηλεκτρονικού Ανοικτού (Διεθνούς) Διαγωνισμού για την «Αγορά οχημάτων για τις ανάγκες του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη» (ΑΔΑΜ: 25PROC016331941 2025-02-18) με Αναθέτουσα Αρχή το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη και Διενεργούσα τον Διαγωνισμό Αρχή την ΕΕΣΥΠ Α.Ε. μέσω της Μονάδας Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας.

Αθήνα, 04.04.2025

Αναφορικά με τον Ηλεκτρονικό Ανοικτό (Διεθνή) Διαγωνισμό για την «Αγορά οχημάτων για τις ανάγκες του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη» (Α/Α ΕΣΗΔΗΣ: Τμήμα 1: 367930, Τμήμα 2: 367931, Τμήμα 3: 367932, Τμήμα 4: 367933, Τμήμα 5: 367934, Τμήμα 6: 367935, Τμήμα 7: 367936, Τμήμα 8: 367937, Τμήμα 9: 367938, Τμήμα 10: 367939, Τμήμα 11: 367940, Τμήμα 12: 367941, Τμήμα 13: 367942, Τμήμα 14: 367943, Τμήμα 15: 367944) που υλοποιείται με συγχρηματοδότηση κατά 75% από τα Ευρωπαϊκά Ταμεία: α) Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Συνόρων/ Μέσο Χρηματοδοτικής Στήριξης για τη Διαχείριση των Συνόρων και την Πολιτική Θεωρήσεων και β) Ασύλου Μετανάστευσης και Ένταξης της προγραμματικής περιόδου 2021- 2027, με Αναθέτουσα Αρχή το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη και Διενεργούσα τον Διαγωνισμό Αρχή την ΕΕΣΥΠ Α.Ε., μέσω της Μονάδας Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας, αποφασίζουμε την τροποποίηση των όρων της διακήρυξης σύμφωνα με το ακόλουθο πίνακα:

#	Τμήμα / Σημείο - Άρθρο Διακήρυξης	Ερώτημα	Τροποποίηση				
1	Τμήμα 3,4	Αναφερόμενοι στην ανωτέρω διακήρυξη παρακαλούμε όπως μας διευκρινίσετε τα κάτωθι: Στην παράγραφο 2.2.6 Τεχνική και επαγγελματική ικανότητα αναφέρεται ότι: 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 τους σκοπούς εφαρμογής της παρούσας παραγράφου, ως αντίστοιχα είδη θεωρούνται τα εξής <table><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> Ζητούμε όπως για τα ανωτέρω δύο τμήματα (Τμήμα 3 & 4) ως αντίστοιχα οχήματα να θεωρούνται και να γίνονται δεκτά οχήματα διαφόρων τύπων, λεωφορεία και φορτηγά με υπερκατασκευή όλων των κατηγοριών ώστε να μπορεί να καλυφθεί η σχετική απαίτηση από όλους τους προσφέροντες. Ειδικά για την εταιρεία μας η οποία είναι επίσημος διανομέας στην Ελλάδα πλαισίων φορτηγών και λεωφορείων κι έχει προμηθεύσει στο παρελθόν στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη οχήματα ειδικής κατασκευής	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	Γίνονται επιπλέον αποδεκτά οχήματα όλων των κατηγοριών με υπερκατασκευή
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						



Με τη συγχρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης





		μεταφοράς εννέα (9) και είκοσι οκτώ (28) κρατούμενων αντίστοιχα η εν λόγω απαίτηση μας αποκλείει τη συμμετοχή εκ προοιμίου καθώς δεν εμπορευόμαστε ούτε έχουμε διαθέσει επιβατικά οχήματα καθ' όλη την ζητούμενη περίοδο. Θεωρούμε ότι το εν λόγω κριτήριο είναι εξόχως περιοριστικό και αυθαίρετο καθώς αφορά σε λεωφορειακά οχήματα ειδικής κατασκευής που δεν έχουν ιδιαίτερη σχέση με επιβατικά οχήματα τυποποιημένης εργοστασιακής κατασκευής. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε προγενέστερο διαγωνισμό του ΤΑΙΠΕΔ (στον από 29.12.2023 Ηλεκτρονικό Ανοικτό (Διεθνή) Διαγωνισμό για την ανάθεση της σύμβασης «Πυροσβεστικά οχήματα και λουπά μέσα για το Πυροσβεστικό Σώμα» (ΑΔΑΜ: 23PROC014071768 2023-12-29) σε αντίστοιχη απαίτηση για τα κλιμακοφόρα οχήματα ο όρος 2.2.6.2 της Διακήρυξης τροποποιήθηκε ως εξής: «Για τους σκοπούς εφαρμογής της παρ. 2.2.6.1 ως αντίστοιχα οχήματα θεωρούνται και γίνονται δεκτά πυροσβεστικά οχήματα οποιασδήποτε κατηγορίας ή οχήματα με υπερκατασκευή». Κατ' αναλογία θεωρούμε ότι δύναται να γίνει αποδεκτό το αίτημα μας και να προχωρήσετε στη σχετική τροποποίηση			
2	Τμήμα 10	Αναφερόμενοι στην ανωτέρω διακήρυξη παρακαλούμε όπως μας διευκρινίσετε τα κάτωθι: Στην παράγραφο 2.2.6 Τεχνική και επαγγελματική ικανότητα αναφέρεται ότι: 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 τους σκοπούς εφαρμογής της παρούσας παραγράφου, ως αντίστοιχα είδη θεωρούνται τα εξής <table><tr><td>Τμήμα 10: Θωρακισμένα οχήματα ειδικής κατασκευής μεταφοράς προσωπικού</td><td>Θωρακισμένα οχήματα</td></tr></table> Ζητούμε όπως για το Τμήμα 10 ως αντίστοιχα οχήματα να θεωρούνται και να γίνονται δεκτά οχήματα διαφόρων τύπων, λεωφορεία και φορτηγά όλων των κατηγοριών ώστε να μπορεί να καλυφθεί η σχετική απαίτηση από όλους τους προσφέροντες. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι η εταιρεία μας παρότι διαθέτει στην γκάμα της πλαίσια και οχήματα κατάλληλα για διαμόρφωση σε θωρακισμένα οχήματα δεν έχει παραδώσει κανένα θωρακισμένο καθ' όλη την ζητούμενη περίοδο κι επομένως αποκλείεται εκ προοιμίου. Θεωρούμε ότι το εν λόγω κριτήριο είναι εξόχως περιοριστικό και αυθαίρετο καθώς αφορά σε θωρακισμένα οχήματα τα οποία προμηθευόταν αποκλειστικά το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη σε πολύ μικρούς αριθμούς και σε πολύ αραιά χρονικά διαστήματα με αποτέλεσμα να μην καλύπτεται η σχετική απαίτηση από την πλειονότητα των προμηθευτών. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε προγενέστερο διαγωνισμό του ΤΑΙΠΕΔ (στον από 29.12.2023 Ηλεκτρονικό Ανοικτό (Διεθνή) Διαγωνισμό για την ανάθεση της σύμβασης «Πυροσβεστικά οχήματα και λουπά μέσα για το Πυροσβεστικό Σώμα» (ΑΔΑΜ: 23PROC014071768 2023-12-29) σε αντίστοιχη απαίτηση για τα κλιμακοφόρα οχήματα ο όρος 2.2.6.2 της Διακήρυξης τροποποιήθηκε ως εξής: «Για τους σκοπούς εφαρμογής της παρ. 2.2.6.1 ως αντίστοιχα οχήματα θεωρούνται και γίνονται δεκτά πυροσβεστικά οχήματα οποιασδήποτε κατηγορίας ή οχήματα με υπερκατασκευή». Κατ' αναλογία θεωρούμε ότι δύναται να γίνει αποδεκτό το αίτημα μας και να προχωρήσετε στη σχετική τροποποίηση	Τμήμα 10: Θωρακισμένα οχήματα ειδικής κατασκευής μεταφοράς προσωπικού	Θωρακισμένα οχήματα	Γίνονται επιπλέον αποδεκτά οχήματα όλων των κατηγοριών με υπερκατασκευή
Τμήμα 10: Θωρακισμένα οχήματα ειδικής κατασκευής μεταφοράς προσωπικού	Θωρακισμένα οχήματα				
3	Τμήμα 4	Αναφερόμενοι στην ανωτέρω διακήρυξη Τμήμα 4 Οχήματα ειδικής κατασκευής μεταφοράς είκοσι οκτώ (28) κρατούμενων παρακαλούμε όπως μας διευκρινίσετε τα κάτωθι: Στην παράγραφο 25 Διαστάσεις -Βάρη ζητείται όπως «Το εσωτερικό ύψος της οροφής στο διάδρομο να είναι τουλάχιστον 1,90 μέτρα, το συνολικό μήκος του αμαξώματος από 11,90 έως 12,80 μέτρα και το εξωτερικό πλάτος μέχρι 2,60 μέτρα.» Δεδομένων των σύνθετων τεχνικών απαιτήσεων του ειδικού οχήματος ζητούμε όπως για λόγους διευρύνσης του ανταγωνισμού κάνετε αποδεκτά λεωφορεία με συνολικό μήκος αμαξώματος έως 13m καθώς η εταιρεία μας διαθέτει μοντέλο λεωφορείου συνολικού	Γίνεται αποδεκτό το μήκος των 13 μέτρων, καθώς η αύξηση από 12,80 σε 13m, είναι της τάξης του 1,6% και κρίνεται ότι δεν επηρεάζει τον σκοπό για τον οποίο προορίζεται να χρησιμοποιηθεί το συγκεκριμένο είδος.		





		μήκους 12.962mm κατάλληλο για τη διασκευή σε ειδικό όχημα μεταφοράς 28 κρατουμένων το οποίο καλύπτει τις λουτές τεχνικές προδιαγραφές. Παρακαλούμε για την απάντησή σας το συντομότερο δυνατό ώστε να μπορέσουμε να προετοιμάσουμε την σχετική προσφορά εγκαίρως	
4	Τμήμα 3	Στο ΤΜΗΜΑ 3: ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΙΔΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ 9 ΚΡΑΤΟΥΜΕΝΩΝ, στα Τεχνικά Χαρακτηριστικά στην παρ. 3.1. (σελ. 146,414) αναφέρεται ότι ο κινητήρας θα είναι πετρελαίου, τετράχρονος, άμεσου ψεκασμού (common rail) ή νεότερου τύπου, υδρόψυκτος, κυβισμού των 2.500 κυβικών εκατοστών και άνω. Θεωρούμε ότι η συγκεκριμένη τεχνική απαίτηση είναι άκρως περιοριστική για πλήθος αξιόπιστων εταιρειών – κατασκευαστών ιδίου τύπου οχημάτων και αιτούμαστε την αλλαγή της προδιαγραφής που αφορά τον κυβισμό του κινητήρα, από 2500 cc σε 2000 cc. Η αλλαγή αυτή θα επιτρέψει τη συμμετοχή περισσότερων εταιρειών-κατασκευαστών, διασφαλίζοντας έτσι τον υγιή ανταγωνισμό και την καλύτερη δυνατή προσφορά. Επιπλέον, επισημαίνουμε ότι η προτεινόμενη τροποποίηση δεν θα επηρεάσει αρνητικά τις βασικές λειτουργικές απαιτήσεις ή την ποιότητα των οχημάτων που ζητούνται στον διαγωνισμό. Ευχαριστούμε εκ των προτέρων για την εξέταση του αιτήματός μας και παραμένουμε στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε επιπλέον πληροφορία ή διευκρίνιση.	Γίνονται αποδεκτοί κινητήρες χωρητικότητας 1.950 c.c. και άνω, εφόσον συμμορφώνεται πλήρως με τις λουτές τεχνικές προδιαγραφές του είδους που αντιστοιχεί.
5	Παρ.17.1 / Τμήμα 11	Αναφερόμενοι στην ανωτέρω διακήρυξη Τμήμα 11: Βυτιοφόρα οχήματα μεταφοράς καυσίμων τουλάχιστον 12tn παρακαλούμε όπως μας διευκρινίσετε τα κάτωθι: Στην παράγραφο 17.1 Πλαίσιο - Αμάξωμα ζητείται όπως «Με την προσφορά να κατατεθεί πρωτότυπο ή επικυρωμένο αντίγραφο κοινοποίησης έγκρισης τύπου του προσφερόμενου πλαισίου, από χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατά προτίμηση Ελληνική». Ζητούμε να τροποποιηθεί ο τίτλος ως εξής : Το προσφερόμενο πλαίσιο φορτηγού να είναι εργοστασιακής κατασκευής με έγκριση τύπου φορτηγού από χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρωτότυπο ή αντίγραφο αυτής να κατατεθεί με την τεχνική προσφορά στην Ελληνική ή στην Αγγλική γλώσσα» όπως ζητείται και σε άλλα τμήματα της διακήρυξης (π.χ. Τμήμα 5 Παρ. 15.1, Τμήμα 6 Παρ15.1, Τμήμα 8 Παρ 15.1 κλπ).	Γίνεται αποδεκτό το συγκεκριμένο αίτημα τροποποίησης, καθώς θεωρείται εύλογο και η σχετική απαίτηση ζητείται κατά αυτό τον τρόπο στις αντίστοιχες τεχνικές προδιαγραφές άλλων ειδών της ίδιας διακήρυξης. Η απαίτηση του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 17.1 του Παραρτήματος Ι για το Τμήμα 11 τροποποιείται ως εξής: «Το προσφερόμενο πλαίσιο φορτηγού να είναι εργοστασιακής κατασκευής με έγκριση τύπου φορτηγού από χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρωτότυπο ή αντίγραφο αυτής να κατατεθεί με την τεχνική προσφορά στην Ελληνική ή στην Αγγλική γλώσσα» Αντιστοίχως τροποποιείται και το δεύτερο εδάφιο της παρ. 17.1 του πίνακα συμμόρφωσης (παρ. ΙΙΙ) για το Τμήμα 11.
6	Παρ. 9.2 / Τμήμα 11	Στην παράγραφο 9.2 Σύστημα ανάρτησης ζητείται όπως το όχημα «Να διαθέτει σύστημα πνευματικής ανάρτησης με αεροθαλάμους (αεροσούστες) και αποσβεστήρες κραδασμών (αμορτισέρ) στον οπίσθιο άξονα. Να περιγραφεί αναλυτικά το οπίσθιο σύστημα ανάρτησης.» Ζητούμε όπως γίνεται αποδεκτό και σύστημα ανάρτησης στον οπίσθιο άξονα με παραβολικές σούστες πίσω το οποίο θα έδινε την δυνατότητα επέκτασης κίνησης και εκτός δρόμου.	Καθόσον οι παραβολικές σούστες στον οπίσθιο άξονα παρέχουν δυνατότητες επέκτασης της κίνησης του οχήματος και σε εκτός δρόμου συνθήκες, δεν επηρεάζουν αρνητικά τον σκοπό για τον οποίο προορίζεται το όχημα και δεν ζημιώνεται το δημόσιο συμφέρον, γίνεται αποδεκτό το συγκεκριμένο αίτημα. Η απαίτηση της παρ. 9.2 του Παραρτήματος Ι για το Τμήμα 11 τροποποιείται ως εξής: «Να διαθέτει σύστημα πνευματικής ανάρτησης με





			αεροθαλάμους (αεροσούστες) και αποσβεστήρες κραδασμών (αμορτισέρ) στον οπίσθιο άξονα. Να περιγραφεί αναλυτικά το οπίσθιο σύστημα ανάρτησης. Γίνεται αποδεκτό και σύστημα ανάρτησης στον οπίσθιο άξονα με παραβολικές σούστες πίσω το οποίο δίνει την δυνατότητα επέκτασης κίνησης και εκτός δρόμου.» Αντιστοίχως τροποποιείται και η παρ. 9.2 του πίνακα συμμόρφωσης (παρ. ΙΙΙ) για το Τμήμα 11.
7	Παρ. 10.5 / Τμήμα 11	Στην παράγραφο 10.5 Σύστημα πέδησης αναφέρει Να διαθέτει βοηθητικό σύστημα πέδησης με μηχανικό κλαπέτο (μηχανόφρενο), Ζητούμε όπως γίνεται αποδεκτό και βαλβιδόφρενο κατάλληλο για όχημα κατηγορίας FL όπως διαθέτουν τα σύγχρονα φορτηγά οχήματα αυτής της κατηγορίας.	Καθόσον σύγχρονα φορτηγά οχήματα αυτής της εν λόγω κατηγορίας, δύνανται να διαθέτουν βαλβιδόφρενο κατάλληλο για όχημα κατηγορίας FL ως βοηθητικό σύστημα πέδησης, το οποίο δεν επηρεάζει αρνητικά τον σκοπό για τον οποίο προορίζεται το όχημα και δεν ζημιώνεται το δημόσιο συμφέρον, γίνεται αποδεκτό το συγκεκριμένο αίτημα. Η απαίτηση της παρ. 10.5 του Παραρτήματος Ι για το Τμήμα 11 τροποποιείται ως εξής: «Να διαθέτει βοηθητικό σύστημα πέδησης με μηχανικό κλαπέτο (μηχανόφρενο), ή/και βαλβιδόφρενο κατάλληλο για όχημα κατηγορίας FL.» Αντιστοίχως τροποποιείται και η παρ. 10.5 του πίνακα συμμόρφωσης (Παρ. ΙΙΙ) για το Τμήμα 11.
8	Παρ. 27.7 / Τμήμα 11	Στην παράγραφο 27.7 ζητείται κατά την παραλαβή των οχημάτων Πιστοποιητικό "CE", το οποίο εκδίδεται από τον διασκευαστή για την υπερκατασκευή που πραγματοποιήθηκε στο όχημα. Ζητούμε όπως τροποποιηθεί η σχετική απαίτηση δεδομένου ότι στα βυτιοφόρα οχήματα ADR εκδίδεται πιστοποιητικό ADR και όχι CE.	Εφόσον για τα βυτιοφόρα οχήματα δεν εκδίδεται πιστοποιητικό CE, παρά μόνον ADR, τότε γίνεται αποδεκτή η παράδοση του τελευταίου.
9	Παρ. 27.7 / Τμήμα 11	Στην παράγραφο 27.7 ζητείται κατά την παραλαβή των οχημάτων «Δελτίο κοινοποίησης έγκρισης τύπου οχήματος ειδικού σκοπού στο Υ.Μ.Ε. (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών) ή από χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην ελληνική γλώσσα.» Ζητούμε όπως τροποποιηθεί η σχετική απαίτηση δεδομένου ότι το συγκεκριμένο όχημα δεν ανήκει στην κατηγορία οχημάτων ειδικού σκοπού αλλά στην κατηγορία μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων (ADR).	Γίνεται δεκτή η έγκριση τύπου που αφορά οχήματα στην κατηγορία μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων (ADR).





10	Παρ. 30.6 / Τμήμα 11	Στην παράγραφο 30.6 ζητείται «Μελέτη κατανομής βαρών και υπολογισμός αντιδράσεων φόρτισης αξόνων, υπογεγραμμένη από αρμόδιο μηχανικό, για τις καταστάσεις φορτίου και ως ακολούθως: (1) Όταν το όχημα είναι κενό φορτίου. (2) Όταν το όχημα φέρει πλήρες φορτίο (3) Όταν το όχημα φέρει φορτίο μόνο στο οπίσθιο σύστημα ημιανύψωσης ρυμούλκησης». Παρακαλούμε όπως τροποποιηθεί η σχετική απαίτηση διότι το όχημα δεν διαθέτει οπίσθιο σύστημα ημιανύψωσης ρυμούλκησης.	Το εδάφιο 3 της παραγράφου 30.6, των τεχνικών προδιαγραφών, αναγράφηκε εκ παραδρομής, καθώς το βυτιοφόρο όχημα μεταφοράς καυσίμου, δεν διαθέτει οπίσθιο σύστημα ημιανύψωσης ρυμούλκησης και ως εκ τούτου απαλείφεται.
11	Παρ.6 / Τμήμα 8	Στην παράγραφο 6. Σύστημα διεύθυνσης ζητείται όπως «Το τιμόνι να είναι στο αριστερό μέρος, υδραυλικό, με σύστημα αυτόματης επαναφοράς και κλειδώματος». Ζητούμε όπως γίνονται αποδεκτά λεωφορεία με σύστημα διεύθυνσης με ηλεκτρική υποβοήθηση όπως διαθέτουν πλέον τα σύγχρονα λεωφορεία αυτής της κατηγορίας.	Γίνονται αποδεκτά και οχήματα που διαθέτουν συστήματα διεύθυνσης με ηλεκτρική υποβοήθηση.
12	Παρ. 17.1 / Τμήμα 11	Αναφερόμενοι στην ανωτέρω διακήρυξη Τμήμα 11: Βυτιοφόρα οχήματα μεταφοράς καυσίμων τουλάχιστον 12tn παρακαλούμε όπως μας διευκρινίσετε τα κάτωθι: Στην παράγραφο 17.1 Πλαίσιο - Αμάξωμα ζητείται όπως «Με την προσφορά να κατατεθεί πρωτότυπο ή επικυρωμένο αντίγραφο κοινοποίησης έγκρισης τύπου του προσφερόμενου πλαισίου, από χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατά προτίμηση Ελληνική». Ζητούμε να τροποποιηθεί ο τίτλος ως εξής : Το προσφερόμενο πλαίσιο φορτηγού να είναι εργοστασιακής κατασκευής με έγκριση τύπου φορτηγού από χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρωτότυπο ή αντίγραφο αυτής να κατατεθεί με την τεχνική προσφορά στην Ελληνική ή στην Αγγλική γλώσσα» όπως ζητείται και σε άλλα τμήματα της διακήρυξης (π.χ. Τμήμα 5 Παρ. 15.1, Τμήμα 6 Παρ15.1, Τμήμα 8 Παρ 15.1 κλπ).	Βλ. ανωτέρω υπό (5) σχετική τροποποίηση.
13	Τμήμα 13, 14	Σχετικά με τις Τεχνικές Προδιαγραφές του Τμήματος 13 (Αριθμός ΕΣΗΔΗΣ 367942) και του Τμήματος 14 (Αριθμός ΕΣΗΔΗΣ 367943) της σχετικής διακήρυξης, παρακαλούμε όπως διευκρινίσετε ότι εφόσον τα προσφερόμενα οχήματα πληρούν τις Τεχνικές Προδιαγραφές και ιδιαίτερες τις προδιαγραφές της Παραγράφου 10 «ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ – ΒΑΡΗ – ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΕΣ», γίνονται αποδεκτά και οχήματα κατηγορίας M1, Segment B-SUV.	Γίνονται αποδεκτά και οχήματα κατηγορίας M1 Segment B- SUV εφόσον συμμορφώνονται πλήρως με τις λουπές τεχνικές προδιαγραφές των ειδών που αντιστοιχούν
14	Τμήμα 3 Παράρτημα 1/ Ερώτημα 1	Η εταιρεία μας προτίθεται να συμμετάσχει στον εν θέματι διαγωνισμό όπως άλλωστε ήδη το έχει πράξει και σε αντίστοιχες διαγωνιστικές διαδικασίες που διενεργούνται στην Υπηρεσία σας. Κατόπιν εξέτασης της Διακήρυξης και των Προδιαγραφών που έθεσε η Υπηρεσία σας με την Αρ.24PROC016331941 2025-02-18 Διακήρυξη, σας αποστέλλουμε την παρούσα επιστολή με την οποία ζητούμε την παροχή διευκρινίσεων - τροποποιήσεων επί των Προδιαγραφών: Τμήμα 3 - Οχήματα ειδικής κατασκευής μεταφοράς εννέα (9) κρατουμένων 1. Στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – Αναλυτική Περιγραφή Φυσικού και Οικονομικού Αντικείμενου της Σύμβασης (σελ. 146), στην παράγραφο 3 (Κινητήρας) και ειδικότερα στο σημείο 3.1 & 3.2 αναφέρεται: «3.1 Πετρελαιοκινητήρας, τετράχρονος, άμεσου ψεκασμού (common rail) ή νεότερου τύπου, υδρόψυκτος, κυβισμού των 2.500 κυβικών εκατοστών και άνω. Γίνεται αποδεκτός πετρελαιοκινητήρας που συνδυάζει την υβριδική τεχνολογία. 3.2 Απαιτούμενη ισχύς τουλάχιστον 140 KW..» Η εταιρεία μας στην συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων διαθέτει κινητήρες κυβισμού 1.950 κυβικών εκατοστών. Ο εν λόγω προσφερόμενος κινητήρας καλύπτει την απαίτηση της παραγράφου 3.2 καθώς αποδίδει ισχύ 140 KW, είναι επαρκής για το συγκεκριμένο όχημα και πληροί όλες τις απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στην παράγραφο 3 (Κινητήρας) και – επιπλέον - καλύπτει τις ανάγκες που συνδυαστικά διατυπώνονται στο σύνολο της προδιαγραφής του τμήματος 6 και αφορούν ποιοτικά/ποσοτικά επιμέρους τεχνικά χαρακτηριστικά των εν λόγω οχημάτων όπως η	Βλ. ανωτέρω υπό (4) σχετική τροποποίηση





		τελική ταχύτητα (σημ. 3.3) σε συνδυασμό και με το απαιτούμενο μικτό βάρος οχήματος (σημ. 15.4). Ενδεικτικά θα πρέπει να αναφέρουμε ότι ο εν λόγω κινητήρας χρησιμοποιείται σε οχήματα με ιδιαίτερες απαιτήσεις όσο αφορά την απόδοση και βαρεών χρήσεων όπως Πυροσβεστικά οχήματα / Ασθενοφόρα / Χωματουργικά με ανατρεπόμενη κιβωτάμαξα κλπ. Επισυνάπτουμε τα στοιχεία του τεχνικού συστήματος (Επισυναπτόμενο 1), που κατ' ελάχιστο αποδεικνύουν την επάρκεια του κινητήρα. Ενδεικτικά σας παραθέτουμε ότι η θεωρητική τελική ταχύτητα του οχήματος (με μικτό φορτίο 5 τόνων) είναι 252 km/h (χωρίς περιοριστή ταχύτητας), η αναρριχητική ικανότητα είναι 47,29% (31,15% με όπισθεν). Επιπλέον παρέχονται τα διαγράμματα α) Ισχύος εκ του οποίου αποδεικνύεται ότι η ισχύς του κινητήρα αποδίδεται με γραμμική «ομαλή» κλιμάκωση σε χαμηλό επίπεδο στροφών και β) Ροπής εκ του οποίου αποδεικνύεται η διατήρηση της μέγιστης ροπής σε μεγάλο εύρος στροφών (1.400-2.400 rpm) εκκινούμενη από χαμηλό επίπεδο στροφών κινητήρα. Αμφότερα τα διαγράμματα επιβεβαιώνουν αφενός την επάρκεια του κινητήρα και αφετέρου την οικονομική λειτουργία του σε σχέση με κινητήρες μεγαλύτερου κυβισμού (μείωση κατανάλωσης καυσίμου – μείωση εκπομπών καυσαερίων). Βάσει των προαναφερόμενων παρακαλούμε να μας διευκρινίσετε ότι γίνεται αποδεκτός κινητήρας με κυβισμό 1.950 κυβικών εκατοστών, το οποίο θα επιτρέπει στην εταιρεία μας να συμμετέχει στον διαγωνισμό και ως εκ τούτου να αναπτυχθεί ο ανταγωνισμός προς όφελος της Υπηρεσίας.	
15	Παράρτημα Ι, Τμήμα 3	3. 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 3 (σελ.146):«3. Κινητήρας 3.1. Πετρελαιοκινητήρας, τετράχροнос, άμεσου ψεκασμού (common rail) ή νεότερου τύπου, υδρόψυκτος, κυβισμού των 2.500 κυβικών εκατοστών και άνω. Γίνεται αποδεκτός πετρελαιοκινητήρας που συνδυάζει την υβριδική τεχνολογία. 3.2. Απαιτούμενη ισχύς τουλάχιστον 140 KW»,θέτουμε υπόψιν τα εξής: Στην ως άνω παράγραφο 3.2 ορίζεται ελάχιστη απαιτούμενη ισχύς του κινητήρα 140 kW, ενώ στην προηγούμενη παράγραφο 3.1 ορίζεται ελάχιστη χωρητικότητα 2.500 cc. Τα τελευταία χρόνια η αυτοκινητοβιομηχανία με την βελτίωση των υλικών, των διαδικασιών παραγωγής και την πρόοδο της τεχνολογίας, έχει επιτύχει την κατασκευή αξιόπιστων κινητήρων με υψηλές τιμές ροπής και ισχύος (όπως αυτών που ζητούνται στον υπό κρίση Διαγωνισμό), οι οποίοι έχουν συγκριτικά μικρότερη χωρητικότητα σε σχέση με το παρελθόν. Αυτή η βελτίωση της παραγωγής έχει επιτύχει επιπλέον την αύξηση του χρονικού διαστήματος που απαιτείται να παρέλθει για κάθε συντήρηση του κινητήρα, προς όφελος του εκάστοτε ιδιοκτήτη. Επομένως, επιτυγχάνονται οι επιθυμητές επιδόσεις του οχήματος σε όλες τις συνθήκες οδήγησης (εκκινήσεις – επιταχύνσεις υπόπληρες φορτίο κτλ) ενώ ταυτόχρονα για τα μερικά φορτία του κινητήρα (διατήρηση ταχύτητας στην ευθεία ή ανωφέρεια) όπου λειτουργεί κατά το μεγαλύτερο μέρος της ζωής του, προκύπτουν τα ακόλουθα: • μείωση της κατανάλωσης καυσίμου λόγω λειτουργίας μικρότερου κινητήρα, • μείωση των εκπομπών αερίου του θερμοκηπίου λόγω μειωμένης κατανάλωσης καυσίμου, • μικρότερο μέγεθος και βάρος κινητήρα που οδηγεί σε μικρότερο απόβαρο οχήματος κι επομένως μικρότερη κατανάλωση καυσίμου λόγω μεταφοράς μικρότερου «νεκρού» φορτίου, • μικρότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα.	Βλ. ανωτέρω υπό (4) σχετική τροποποίηση





		Με βάση τα ανωτέρω αναφερόμενα, παρακαλούμε όπως μας διευκρινίσετε, εάν γίνεται αποδεκτή και προσφορά οχήματος με κινητήρα ελάχιστης ισχύος 140 kWδίχως, όμως, περιορισμό στην ελάχιστη χωρητικότητα αυτού, καθώς, σε κάθε περίπτωση και εφόσον το όχημα πληροί και τις λοιπές απαιτούμενες τεχνικές προδιαγραφές, δεν επηρεάζονται οι επιδόσεις του κινητήρα, αλλά και ο φορέας πρόκειται να επωφεληθεί σύμφωνα με τα προαναφερθέντα από όχημα μικρότερου κινητήρα σύγχρονης τεχνολογίας	
16	Τμήμα 4	Στις Τεχνικές Προδιαγραφές (Παράρτημα ΙΙΙ σελ. 435 όπως επίσης και στο Παράρτημα Ι σελ. 168 της εν λόγω Διακήρυξης) και συγκεκριμένα στη παράγραφο «3. Κινητήρας», αναφέρεται ότι «3.2. Απαιτούμενη ισχύς 250 KW και άνω.». Το προτεινόμενο από την εταιρεία μας λεωφορείο φέρει ισχυρό και ευρέως χρησιμοποιούμενο κινητήρα, εύφημης κατασκευάστριας εταιρείας, συνολικής ισχύος 233 KW, με μέγιστη ροπή στρέψης κινητήρα τα 1.182 N.m. και προδιαγραφές καυσαερίων Euro 6, ο οποίος φέρει το πιο βελτιωμένο σύστημα διάγνωσης On Board Diagnostics - E (OBD-E). Ο προσφερόμενος 6 κύλινδρος πετρελαιοκινητήρας φέρει επίσης turbo intercooler και common rail σύστημα ψεκασμού καυσίμου. Οι προαναφερόμενες υψηλές επιδόσεις κρίνουν το προσφερόμενο λεωφορείο απολύτως κατάλληλο ώστε να μην παρουσιάζεται κόπωση σε ανηφόρες, συνθήκες υπερφόρτωσης κλπ. παρέχοντας παράλληλα χαμηλή κατανάλωση καυσίμου. Λαμβάνοντας υπόψη μας τα παραπάνω θεωρούμε πως η συνολική ισχύς 233 KW (αντί 250 KW) του κινητήρα που φέρει το προσφερόμενο λεωφορείο εξασφαλίζει απόλυτα την εύρυθμη λειτουργία & απόδοση του οχήματος. Λαμβάνοντας υπόψη μας την παραπάνω παρατήρηση θα θέλαμε: ➤ Την επιβεβαίωσή σας ότι γίνεται αποδεκτό όχημα το οποίο φέρει κινητήρα ισχύος 233 KW ο οποίος εξασφαλίζει απόλυτα την ορθή λειτουργία και απόδοση του οχήματος χωρίς να παρουσιάζει κόπωση σε ανηφόρες, συνθήκες υπερφόρτωσης κλπ. προσφέροντας υψηλές επιδόσεις και χαμηλή κατανάλωση καυσίμου.	Γίνεται αποδεκτή η μείωση της ισχύος του κινητήρα στα 233KW, καθώς αυτή είναι της τάξης του 6,8%, η οποία αφενός κρίνεται ότι δεν επηρεάζει τον σκοπό για τον οποίο προορίζεται να χρησιμοποιηθεί το συγκεκριμένο είδος και αφετέρου διευρύνει τον ανταγωνισμό.
17	Τμήμα 10	Παρακαλούμε για την παροχή διευκρινίσεων σύμφωνα με τα κατωτέρω εκτιθέμενα. Αρχικώς τονίζουμε ότι (α) η βιομηχανία μας έχει κατασκευάσει στην Ελλάδα η/και παραδώσει αρκετά θωρακισμένα οχήματα για την ΕΛ.ΑΣ και την Τράπεζα της Ελλάδας (στοιχεία στην διάθεσή σας) αλλά όλα πριν από την τελευταία 3-ετία της παρ 2.2.6 περί τεχνικής και επαγγελματικής ικανότητας (β) τα θωρακισμένα οχήματα δεν συνιστούν στην χώρα μας προϊόν με ευρεία ζήτηση οπότε η αναφορά στην παρ 2.2.6 για την τελευταία 3-ετία (και μόνον!) συρρικνώνει αναιτίως τον ανταγωνισμό μολονότι στην περίπτωση της βιομηχανίας μας είναι αυταπόδεικτη και η σημερινή απολύτως σχετική ικανότητά της (τεχνική και επαγγελματική) (γ) προμήθεια στην Ελλάδα θωρακισμένων οχημάτων ως τα ζητούμενα και ειδικώς κατά την τελευταία 3-ετία έχει γίνει από μια (και μοναδική!) αλλοδαπή εταιρεία και μάλιστα εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως παρακάτω τεκμηριώνουμε, οπότε η νυν αναίτια συρρίκνωση (μάλλον εκμηδένιση!) του ανταγωνισμού στην Ελλάδα είναι προφανής και πρέπει, έστω και τώρα, να αρθεί (δ) σε τυχόν ερώτημα «γιατί δεν θίξαμε τα εδώ αναφερόμενα κατά το στάδιο της διαβούλευσης;» η απάντηση είναι ότι ήταν τέτοιος ο όγκος των απαιτήσεων και των τεχνικών προδιαγραφών για τα 15 (!) τμήματα του διαγωνισμού, του οποίου η διακήρυξη έκτασης 670 (!) σελίδων αφορά σε 250 μοτοσικλές και 754 (!) οχήματα συνολικής αξίας 80 εκατομμυρίων ευρώ περίπου, ώστε δεν ήταν δυνατόν ακόμα και σε άκρως επιμελή οικονομικό φορέα να ανακαλύψει κατά την διάρκειά της τα «λ επτά» σημεία που ειδικώς στο τμήμα 10 (των 8 θωρακισμένων οχημάτων) οδηγούν σε εκμηδενισμό του ανταγωνισμού	Βλ. ανωτέρω υπό (2) σχετική τροποποίηση





18	Τμήμα 10, Παρ. 2.2.6	παρ 2.2.6 (σελ 44/670): Ως προς την εκτέλεση κατά τα 3 τελευταία έτη (2022-2024) μίας τουλάχιστον προμήθειας «αντίστοιχου» είδους και με αξία (ως σελ 16/670) τουλάχιστον (10% x 1.709.677,42€) 170.967,74€ και με δεδομένα ότι (α) ο κωδικός του τμήματος (ως σελ 18/670) είναι CPV: 34114000-9-Ειδικά οχήματα (β) η αντιστοιχία ενός είδους τεκμαίρεται / προκύπτει από τον ως άνω κωδικό (γ) τα ζητούμενα οχήματα (ως σελ 282/670) μπορεί να είναι διαφόρων τύπων, ως SUV ή φορτηγό ή άλλης κατηγορίας όχημα παρακαλούμε να διευκρινίσετε ότι για την προμήθεια θεωρείται ως αποδεκτό «αντίστοιχο» είδος όχι υποχρεωτικώς κάποια «θωρακισμένα» οχήματα αλλά οποιοδήποτε όχημα τύπου SUV ή φορτηγό ή άλλης κατηγορίας όχημα (π.χ. ειδικής χρήσης ή ειδικού σκοπού). Επισημαίνεται ότι πέραν του ότι η βιομηχανία μας έχει προμηθεύσει στην Ελλάδα με θωρακισμένα οχήματα, η ίδια ερμηνεία (του αποδεκτού αντίστοιχου είδους) προς διεύρυνση του ανταγωνισμού δόθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ και στον πρόσφατο διαγωνισμό για πυροσβεστικά οχήματα, όπου στην αντίστοιχη παρ 2.2.6 (περί τεχνικής και επαγγελματικής ικανότητας) διευκρινίστηκε ότι ο προσφέρων τα οχήματα μπορεί αντί για πυροσβεστικά να έχει παραδώσει οχήματα με υπερκατασκευές Εναλλακτικά, εάν η ως άνω απαίτηση της Διακήρυξης αφορά αποκλειστικά σε θωρακισμένα οχήματα, παρακαλούμε να διευκρινίσετε ότι τότε το χρονικό διάστημα αναφοράς δεν είναι η τελευταία 3-ετία αλλά από το 2012 και μετά (όπως το ΤΑΙΠΕΔ απαιτούσε στο αντίστοιχο κριτήριο πρόσφατου Διαγωνισμού Διακήρυξης 23PROC014071768 2023-12-29 για την προμήθεια πυροσβεστικών οχημάτων).	Βλ. ανωτέρω υπό (2) σχετική τροποποίηση
19	Παράρτημα 1 - Τμήμα 3	3. 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 3 (σελ.146): «3. Κινητήρας 3.1. Πετρελαιοκινητήρας, τετράχρονος, άμεσου ψεκασμού (common rail) ή νεότερου τύπου, υδρόψυκτος, κυβισμού των 2.500 κυβικών εκατοστών και άνω. Γίνεται αποδεκτός πετρελαιοκινητήρας που συνδυάζει την υβριδική τεχνολογία. 3.2. Απαιτούμενη ισχύς τουλάχιστον 140 KW», θέτουμε υπόψιν τα εξής: Στην ως άνω παράγραφο 3.2 ορίζεται ελάχιστη απαιτούμενη ισχύς του κινητήρα 140 kW, ενώ στην προηγούμενη παράγραφο 3.1 ορίζεται ελάχιστη χωρητικότητα 2.500 cc. Τα τελευταία χρόνια η αυτοκινητοβιομηχανία με την βελτίωση των υλικών, των διαδικασιών παραγωγής και την πρόοδο της τεχνολογίας, έχει επιτύχει την κατασκευή αξιόπιστων κινητήρων με υψηλές τιμές ροπής και ισχύος (όπως αυτών που ζητούνται στον υπό κρίση Διαγωνισμό), οι οποίοι έχουν συγκριτικά μικρότερη χωρητικότητα σε σχέση με το παρελθόν. Αυτή η βελτίωση της παραγωγής έχει επιτύχει επιπλέον την αύξηση του χρονικού διαστήματος που απαιτείται να παρέλθει για κάθε συντήρηση του κινητήρα, προς όφελος του εκάστοτε ιδιοκτήτη. Επομένως, επιτυγχάνονται οι επιθυμητές επιδόσεις του οχήματος σε όλες τις συνθήκες οδήγησης (εκκινήσεις – επιταχύνσεις υπό πλήρες φορτίο κτλ) ενώ ταυτόχρονα για τα μερικά φορτία του κινητήρα (διατήρηση ταχύτητας στην ευθεία ή ανωφέρεια) όπου λειτουργεί κατά το μεγαλύτερο μέρος της ζωής του, προκύπτουν τα ακόλουθα: • μείωση της κατανάλωσης καυσίμου λόγω λειτουργίας μικρότερου κινητήρα, • μείωση των εκπομπών αερίου του θερμοκηπίου λόγω μειωμένης κατανάλωσης καυσίμου, • μικρότερο μέγεθος και βάρος κινητήρα που οδηγεί σε μικρότερο απόβαρο οχήματος κι	Βλ. ανωτέρω υπό (4) σχετική τροποποίηση





		επομένως μικρότερη κατανάλωση καυσίμου λόγω μεταφοράς μικρότερου «νεκρού» φορτίου, • μικρότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Με βάση τα ανωτέρω αναφερόμενα, παρακαλούμε όπως μας διευκρινίσετε, εάν γίνεται αποδεκτή και προσφορά οχήματος με κινητήρα ελάχιστης ισχύος 140 kW δίχως, όμως, περιορισμό στην ελάχιστη χωρητικότητα αυτού, καθώς, σε κάθε περίπτωση και εφόσον το όχημα πληροί και τις λοιπές απαιτούμενες τεχνικές προδιαγραφές, δεν επηρεάζονται οι επιδόσεις του κινητήρα, αλλά και ο φορέας πρόκειται να επωφεληθεί σύμφωνα με τα προαναφερθέντα από όχημα μικρότερου κινητήρα σύγχρονης τεχνολογίας. Εξάλλου, στις προδιαγραφές των οχημάτων του Τμήματος 8 (Συμβατικά Μικρά Λεωφορεία 22 Θέσεων 7 έως 8 m) η απαίτηση του ελάχιστου κυλινδρισμού έχει τεθεί από την υπηρεσία σας ως εξής «Πετρελαιοκινητήρας, τετράχρονος, υδρόψυκτος, άμεσου ψεκασμού (common rail) , κυβισμού των 2.000 κυβικών εκατοστών και άνω», παρά το γεγονός ότι το μικτό βάρος των οχημάτων του εν λόγω τμήματος έχει τεθεί σε 6t, γεγονός το οποίο απαιτεί μεγαλύτερη ελκτική δύναμη. Σε σύγκριση με το ελάχιστο μικτό βάρος του Τμήματος 3, το οποίο ανέρχεται σε 5t.	
20	Παράρτημα Ι - Τμήμα 12 και Παράρτημα ΙΙΙ Τμήμα 12	Οίκοθεν τροποποίηση: Παρ. 19.10: Μία (1) λυχνία επίσκεψης (μπαλαντέζα) με τουλάχιστον πέντε (5) μέτρα καλώδιο.	Η παράγραφος 19.10 του πίνακα τεχνικών προδιαγραφών (Παράρτημα Ι) για το Τμήμα 12 και η παράγραφος 19.10 του πίνακα συμμόρφωσης (Παράρτημα ΙΙΙ) για το Τμήμα 12 αντικαθίστανται ως εξής: «Ένας επαναφορτιζόμενος φακός επιχειρησιακής χρήσης, κατασκευασμένος από κράμα αλουμινίου, τεχνολογίας LED. Η φόρτιση του φακού να γίνεται από την βάση αυτού, μέσω κατάλληλης διάταξης από το ηλεκτρικό σύστημα του αυτοκινήτου. Η τοποθέτηση της βάσης φόρτισης να γίνει σε κατάλληλη βάση, σύμφωνα με τις υποδείξεις της Υπηρεσίας. ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΦΑΚΟΥ: • Η φωτεινή ροή να είναι τουλάχιστον 1.400 Lumens • Να είναι αδιάβροχος με βαθμό προστασίας IPX6 τουλάχιστον • Η διάρκεια συνεχούς λειτουργίας σε πλήρη ισχύ να είναι ενενήντα (90) λεπτά τουλάχιστον • Το μήκος του να είναι από 120 mm και άνω • Κατασκευή από αεροναυπηγικό αλουμίνιο ή αλουμίνιο • Να διαθέτει επαναφορτιζόμενες





			μπαταρίες ιόντων λιθίου (Li-Ion) Κάθε φανός να διαθέτει σήμανση CE”
--	--	--	--

Κατά τα λοιπά ισχύουν οι όροι της από 18.02.2025 Διακήρυξης (ΑΔΑΜ 25PROC016331941 2025-02-18), όπως ισχύει.

Διορθωτικό Προκήρυξης Σύμβασης (Corrigendum) απεστάλη με ηλεκτρονικά μέσα για δημοσίευση στις 23.03.2025 στην Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έλαβε αριθμό δημοσίευσης OJ S 59/2025 25/03/2025 191956-2025.

Ο Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος και Εντεταλμένος Σύμβουλος της ΕΕΣΥΠ Α.Ε.

Παναγιώτης Σταμπουλίδης



Με τη συγχρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης

