

## „ТРОЛЕЙБУСЕН ТРАНСПОРТ“ ЕООД, ГР. ХАСКОВО

Изх. № 153 / 09.06. 2020 г.

ДО  
ВСИЧКИ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ

### ОТГОВОР/РАЗЯСНЕНИЕ

Във връзка с постъпило искане за промяна в условията на процедурата и искане за разяснение, посочени в документацията за обществена поръчка, провеждана по реда на „открита процедура“ с предмет: „**Доставка на електрически автобуси с необходимото диагностично оборудване и доставка и монтаж на зарядни станции за електробуси**“, с уникален номер на поръчката в РОП 05202-2020-0001

Правно основание: чл. 33, ал. 2 от ЗОП

УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА,

Във връзка с постъпилите искания, моля да имате предвид слените отговори/разяснения:

Считаме, че правната квалификация на отправените искания е неправилна, тъй като те следва да се квалифицират като запитване по реда на чл. 33, ал. 2 от ЗОП, предвид това, че контрираните обстоятелства не представляват пороци в обявената документация, обяснение за което представяме по-долу:

**Искане №1:** В т. 30.2. от Документацията, Възложителят изисква:  
„Допълнителни изисквания към ел. инсталацията на автобуса:

- възможност за оборудване на превозното средство със системи, осигуряващи функционалност като частот предстоящата за имплементиране градска интегрирана система за контрол и управление на трафика в гр. Хасково, както следва:

\*GPS-позициониране и двустранна комуникация с диспечерски център, система за електронно таксуване с 3 валидатора и шофьорска конзола, система за приоритет, система за информация на пътниците в реално време чрез информационен(-и) дисплей(-и) и аудио информация, допълнителна аудиосистема за комуникация на водача с диспечерски център, паник бутон и възможност за свързване към изградена в бъдеще система за видеонаблюдение.“

Моля Възложителят да уточни подробно какво означава „възможност за оборудване на превозното средство със системи, осигуряващи функционалност...“

Правилно ли разбираме, че в превозното средство е достатъчно да има предвидено подходящо място за монтаж на допълнително оборудване и да се осигури хранването му по подходящ начин, като Възложителят ще осигури тези системи?



**Отговор №1:** В превозното средство е достатъчно да има предвидено подходящо място за монтаж на допълнително оборудване и следва да се осигури хранването му по подходящ начин.

**Искане №2:** В т.39.7. от Документацията Възложителят изисква „Тестово-диагностичната апаратура с прилежащия към нея софтуер да бъде предоставена на Възложителя (ако е приложима да бъдат предоставени с актуализирани пароли и валидни лицензи).

Моля Възложителят да уточни в кой етап от процедурата следва да бъдат представени?

**Отговор №2:** Следва да бъдат представени след подписване на договора за възлагане на обществена поръчка.

**Искане №3:** Относно критериите за подбор към финансовото и икономическото състояние на участниците, Възложителят е поставил следното изискване: „Участниците в обществената поръчка трябва да са реализирали минимален оборот в сферата, попадаща в обхвата на обществената поръчка, съгласно изисканото минимално ниво:

Участниците в обществената поръчка трябва да са реализирали минимален оборот в сферата, попадаща в обхвата на поръчката, през последните 3 приключили финансови години (2016 г., 2017 г. и 2018 г.), в зависимост от датата, на която са създадени или са започнали дейността, в размер минимум на 4 800 000 лева без ДДС, изчислен на база годишните обороти.

Под „Оборот в сферата, попадащ в обхвата на поръчката“, следва да се разбира сумата, равна на частта от нетните приходи от продажби, реализирана от дейност попадаща в обхвата на обществената поръчка, съгласно § 2, т. 67 от ДР на ЗОП.“

Моля Възложителят да уточни дали оборотът в сферата, попадаща в обхвата на поръчката, следва да се изчисли на средно годишна база или става въпрос за общо натрупан оборот в рамките на последните три приключили финансови години?

**Отговор №3:** Съгласно чл. 61, ал. 1, т. 1 от ЗОП възложителите могат да изискват участниците да са реализирали минимален оборот в сферата, попадаща в обхвата на поръчката, изчислен на база годишните обороти, следователно изискването се отнася за общо натрупан оборот, а не за оборот на средна годишна база.

**Искане №4:** В т. 39.1. от Документацията, Възложителят е посочил следните изисквания относно зарядните станции: „5 бр. зарядни станции (с марка и модел) за бавно нощно зареждане, осигуряващи възможността за едновременно зареждане на 5-те предлагани автобуса на територията на депо на Възложителя,

- всяка от тях с ефективна мощност, осигуряваща заряд на тягова батерия на един автобус от ниво на заряд  $SOC_w$  до максимално ниво на заряд  $SOC_m$  за по-малко от 4 часа (съгласно методиката на E-SORT или друга еквивалентна).  $SOC_w$  [kWh] се дефинира като ниво „предупреждение“, съответстващо на минимално ниво на заряд на батерията, при което предложеният автобус не може да достигне скорост от 30 км/час или се е появил предупредителен сигнал на табло на водача, а  $SOC_m$  [kWh] – максимално ниво на заряд на батерията, при което зарядното устройство автоматично се изключва, поради завършване на процеса“

В последствие, Възложителят е написал също:

- участникът трябва да достави и монтира 5 бр. зарядни станции за бавно нощно зареждане, чиито протокол съответства на европейските стандарти, така



че да е изпълнено условието да зареждат и балансират всички електробуси до 100 % (до максимално ниво на заряд SOC<sub>m</sub>) за по-малко от 4 часа;

Зададеното по този начин условие не кореспондира към минималното ниво, от което батерията започва да се зарежда, за да бъде изпълнено условието за зареждане за 4 часа. Следва ли да се чете, че Възложителят реферира към зареждане от SOC<sub>w</sub> към SOC<sub>m</sub>?

В допълнение, при някои типове батерии не се препоръчва зареждане до 100%. Генерално SOC<sub>w</sub> и SOC<sub>m</sub> се определят от производителя на електробуса/батерията. Ще приеме ли Възложителят SOC<sub>m</sub> по смисъла на E-SOPT, който да е различен от 100%?

**Отговор №4:** Възложителят ясно е посочил как ще бъде извършва замерването на времето за заряд на автобусите, а именно „(съгласно методиката на E-SORT или друга еквивалентна). SOC<sub>w</sub> [kWh] се дефинира като ниво „предупреждение“, съответстващо на минимално ниво на заряд на батерията, при което предложеният автобус не може да достигне скорост от 30 км/час или се е появил предупредителен сигнал на таблото на водача, а SOC<sub>m</sub> [kWh] – максимално ниво на заряд на батерията, при което зарядното устройство автоматично се изключва, поради завършване на процеса.“

Съобразно конкретните технически специфики на предлаганите автобуси и използваните в тях батерии, производителят има право да ограничи нивото на заряд, с цел да подобри експлоатационните им качества и да покрие нормативните изисквания. Цитираните „100%“ се отнасят за достигнатото максимално ниво на заряд SOC<sub>m</sub>, след което зарядното устройство автоматично се изключва, поради завършване на процеса. Възложителят ще приеме предложение, което отговаря на изискването за време на заряд от SOC<sub>w</sub> до SOC<sub>m</sub> за по-малко от 4 часа.

**Искане №5:** В техническата спецификация към документацията, е включено изискване, 3.1. Гаранционна предложена от участник поддръжка през периода на гаранционния срок:

3.1. Гаранционна поддръжка през периода на гаранционния срок предложен от участника:

- Избраният за изпълнител участник следва да има или да е осигурил ползването на оторизиран от производителя сервиз с необходимия капацитет и кадрова обезпеченост за комплексно гаранционно поддържане на автобусите, включително и за ремонт на основните им агрегати и системи, както и на всички части на автобусите и зарядните станции, които попадат в обхвата на гаранцията. Изискванията към оторизирания сервиз са поставени с цел да гарантират на Възложителя, че избраният изпълнител ще може да поддържа гаранционно всички доставени от производителя автобуси и зарядни станции. Доставка и подмяната на консумативите, както и периодичните обслужвания, съгласно предписанията на завода производител, не са включени в предмета на настоящата поръчка.

- Оторизираният от производителя сервиз трябва да разполага с необходимия брой технически лица, които да могат реално да извършват комплексното гаранционно поддържане на автобусите и зарядните станции, включително ремонта на основните им агрегати и системи, както и на всички части, които попадат в обхвата на гаранцията, в сроковете посочени в т. 3.2 от настоящата техническа спецификация.

*Забележка :*

*Доказване на обстоятелствата по т.3.1 става с документи, включително чрез представяне на оторизациите и капацитета на сервиза, както и квалификацията на техническите лица, при подаване на офертата.*



Посочваме изискването, като незаконосъобразно, тъй като считаме, че съгласно чл. 49 от ЗОП Техническите спецификации трябва да осигуряват равен достъп до кандидатите или участниците до процедурата за възлагане на обществена поръчка и да не създават необосновани пречки пред възлагането на обществената поръчка в условията на конкуренция. С така посоченото изискване участниците да има или да са осигурили сервиз на територията на Република България, възложителят е ограничил конкуренцията като е ограничил участието на стопански субекти, които са чуждестранни лица и разполагат с оторизирани сервизни бази извън територията на страната, но които не ги възпрепятстват да осигуряват гаранционно обслужване в декларираните срокове. Считаме, че условието на Техническата спецификация е в нарушение на чл. 2, ал. 2 от ЗОП във вр. с чл. 49 от ЗОП, като предлагаме същото да бъде променено в посочения смисъл.

Доколкото техническата спецификация е документ указващ начина на изпълнение на поръчката, изискванията в него следва да не са насочени към избрания изпълнител, респ. коментираното изискване да се адресира към изпълнителя. В случай, че условието е насочено към участниците, то същото следва да бъде оформено като критерий за подбор и посочено в обявлението съгласно чл. 59, ал. 5 от ЗОП.

**Отговор №5:** Видно от одобрената документация, горепосочените констатации не са относими. Възложителят не е ограничил наличието на сервиз на територията на Република България, като освен това не е ограничил сервиза да бъде собственост на участниците.

**Искане №6:** По т. 20 Двигател от техническата спецификация:

- Задвижване с карданен вал и диференциал – отново считаме, че е заложено ограничително изискване по отношение на предаване на силата към колелата, като същото представлява необоснована пречка пред възлагането на обществената поръчка в условията на конкуренция.

- на следващо място в същата точка 20 от Техническата спецификация за двигателя е поставено изискване „Максимална нетна (ефективна) мощност: не по-малко от 220 kW и максимална 30-минутна мощност не по-малко от 150 kW (съгласно Правило на ИКЕ на ООН № 85) Да се приложи към офертата, сертификат, отговарящ на европейските норми доказващ конкретните параметри“. Изискването отново е ограничително, като причината е, че изискваната мощност е много висока, което не е обосновано, още повече, че високата мощност не означава висок пробег, а тъкмо напротив, тя изразходва заряда по-бързо. Изискването не е обвързано с нито един параметър на автобуса или неговия маршрут. Този параметър не е част от Е СОРТ сертификата и няма причина да се измерва или оценява.

На следващо място изискването в същата точка от спецификацията „Да е налична автоматична система за гасене на пожар (да се опише)“ – смятаме, че липсата на контролен панел няма как да бъде обоснована, тъй като такова изпълнение на превозно средство е компромис със сигурността на пътниците и водача.

На следващо място изискването в същата точка от спецификация „Максимални допустими стойности на емисии, съгласно чл. 47, ал. 5 и 6 от ЗОП, във връзка с чл. 149, ал. 1 от ЗДВП, както следва: Въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>) ≤ 0,1 Емисии на азотни оксиди (NO<sub>x</sub>), неметанови въглеводороди (НМНС) и прахови частици ≤ 0,1“ няма логическа връзка с предмета на поръчката, като естествено, че превозните средства нямат емисии защото са електрически. От друга страна остава въпросът така поставеното изискване с какъв документ следва да се докаже.

**Отговор №6:** Заложеното изискване за задвижване с карданен вал и диференциал е с цел гарантиране по-голяма надеждност при експлоатацията на



автобусите. Техническо решение с карданен вал и диференциал е технология която се е наложила и утвърдила както в световен мащаб, така и в местните условия на ползване. В допълнение към надеждността която предлага, предоставя и значително по-добър комфорт на пътниците, като намалява вибрациите при движение

Относно втората констатация по-високата мощност не означава по-нисък пробег, а по добра динамика и оптимална работа на двигателя в градска среда. За нейното измерване са използвани два от основните показателя, като първият дава информация за достижимата пикова мощност, докато вторият (максимална 30-минутна мощност) отразява мощността продължителен период от време, т.е. по-близо до реалните условия на експлоатация. И двата показателя са част от сертификата за типово одобрение, а не от доклада за SORT тестове.

Относно изискването за наличие на автоматична противопожарна система, следва да се има предвид, че възложителят не е поставил изискване за система без наличие на контролен панел. Участниците следва да предложат такава система, без значение дали ще има контролен панел или не.

Относно последното коментирано изискване следва да се има предвид, че съгласно чл. 47, ал. 5 от ЗОП, при възлагане на обществена поръчка за доставка на пътни превозни средства от категории M1, M2, M3, N1, N2 и N3, както са определени в чл. 149, ал. 1 от Закона за движението по пътищата, възложителите са длъжни да вземат предвид енергийните аспекти и въздействието върху околната среда през целия жизнен цикъл на превозните средства, които включват най-малко изисквания за:

1. потребление на енергия, и
2. емисии на въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>), и
3. емисии на азотни оксиди (NO<sub>x</sub>), неметанови въглеводороди (NMHC) и прахови частици.

Видно от текста на нормата, възложителите са длъжни да вземат предвид както енергийните аспекти, така и въздействието върху околната среда, без оглед на категорията от изброените превозни средства, като навсякъде изискването е кумулативно чрез употреба на съюза "и" (потребление на енергия и емисии на CO<sub>2</sub> и емисии NO<sub>x</sub>, NMHC и прахови частици).

**Искане №7:** По т. 23 „Тягова батерия“ от Техническата спецификация: На следващо място по отношение на условията на т. 23 „Тягова батерия“ от Техническата спецификация, „Капацитет от не по-малко от 320 kWh (да отговаря на нормите посочени в Правило на ИКЕ на ООН № 100). Да се приложи към офертата, сертификатът, доказващ конкретния параметър“. Отбелязваме, че за изпълнението на поръчката не е важен капацитетът на двигателя, а осигурения пробег на превозното средство. Такова изискване не кореспондира с предмета на поръчката и представлява ограничително условие.

**Отговор №7:** Този параметър не е за капацитета на двигателя а за капацитета на батерията, което от своя страна е в пряка зависимост с пробега на превозното средство.

С уважение,

Заличена информация на основание  
Чл.36а, ал.3 от ЗОП, във връзка  
с Чл.4, т.1 от Регламент (ЕС)2016/679  
(Общ регламент относно защитата на данни)

**ИНЖ. АЛБЕН МАНДЖУКОВ**

Управител на „Тролейбусен транспорт“ ЕООД  
Град Хасково