



Европейски съюз

Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

„ТРОЛЕЙБУСЕН ТРАНСПОРТ“ ЕООД, ГР. ХАСКОВО

Изх.№ 38/24.01.2020 г.

**ДО
ВСИЧКИ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ**

РАЗЯСНЕНИЕ

по реда на чл. 33 от ЗОП

Във връзка с постъпили искания за разяснения по условията на 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 в РОП на АОП: 05202-2019-0001.

На основание чл.33, ал. 2 от ЗОП даваме следните разяснения:

Въпрос № 1: Образец № 6.1, т. 12, гласи:

„Запознати сме и приемаме, че частите, които Възложителят приема за консумативи, необходими за поддръжка по нормално износване на автобуса, изключени от обхвата на гаранцията са:

- Филтри и филтърни елементи от всякакъв вид;
- Стъкло (физично износване);
- Пера на чистачки;
- Дискове на спирачки;
- Спирачни накладки;
- Охлаждащи, хидравлични и други течности;
- Хладилен агент;
- Масла, смазочни течности;
- Греси, уплътнения;
- Ремъци;
- Лампи, крушки, LED-крушки и осветителни тела отвсякакъв вид;
- Гуми.

Забележка: Към настоящото Предложение за изпълнение, прилагаме 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. “



Европейски съюз

Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

„ТРОЛЕЙБУСЕН ТРАНСПОРТ” ЕООД, ГР. ХАСКОВО

Възложителят е посочил частите, които приема за консумативи и в същото време в забележка изисква от участниците пълен списък с консумативи.

Моля Възложителят да поясни какво разбира и какво ще приеме като пълен списък с консумативи. Може ли Участникът да разшири или редуцира списъка с консумативи?

Отговор на Въпрос № 1: В Образец № 6.1 “Предложение за изпълнение на поръчката”, т. 12 има забележка, с която се изисква Изпълнителят да представи „Документ, описващ пълните условия и обхвата на гаранцията, както и Пълен списък на консумативи, необходим за поддръжка на нормално износена автобуса, изключени от обхвата на гаранцията.”.

Като Възложител, ние сме дали възможност Изпълнителят да конкретизира предложения списък в т.12, а така също, да опише условията и обхвата на гаранционната поддръжка.

Въпрос № 2: В документ „Технически спецификации“, Възложителят е заложил следното изискване:

„24. Тягова батерия:

- да отговаря на нормите посочени в правилона ООН - ECE R100

- капацитет – осигуряващ пробегот най-малко 160

км след заряд до максимално ниво SOC_т, измерено SORT-2, съгласно методиката по E-SORT или еквивалентна на нея.

Съгласно E-SORT, SOC_т [kWh]

се дефинира като максимално ниво на заряд на батерията,

достигнато при автоматичното изключване на зарядната станция,

поради завършване на процеса.

Пробегът след заряд до максимално ниво SOC_т, съответствана d_i max [km],

като се взема предвид този от представените цикли по методиката на E-SORT и SORT-2 или друг еквивалентен метод, при който стойността на d_i max е най-малка“

Моля Възложителят да потвърди, че стойността d_i max [km] кореспондира със стойност D_i max [km] от E-SORT теста, а не d_i [km], която е различна стойност в протокола.

Отговор на Въпрос № 2: Потвърждаваме, че стойността d_i max [km] кореспондира със стойност D_i max [km] от E-SORT теста, а не d_i [km], която е различна стойност в протокола.

Извън горното, уточняваме, че цитираното от Вас изискване е вероятно от друга процедура за възлагане на обществена поръчка, тъй като в настоящата то изглежда по следния начин:



Европейски съюз

Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

„ТРОЛЕЙБУСЕН ТРАНСПОРТ” ЕООД, ГР. ХАСКОВО

„24. Тягова батерия:

*да отговаря на нормите посочени в правило на ООН - ECE R100
капацитет – осигуряващ пробег от най-малко 230 км на ден след 1 брой бавно
нощно зареждане /до 5 ч./ до 100% (до максимално ниво SOC_m*, измерен по SORT-2,
съгласно методиката по E-SORT или еквивалентна на нея)/ и едно бързо дневно
зареждане.*

**Съгласно E-SORT, SOC_m [kWh] се дефинира като максимално ниво на заряд на
батерията, достигнато при автоматичното изключване на зарядната станция,
поради завършване на процеса. Пробегът след заряд до максимално ниво SOC_m,
съответства на $d_i \max$ [km], като се взема предвид този от представените цикли по
методиката на E-SORT и SORT-2 или по друг еквивалентен метод, при който
стойността на $d_i \max$ е най-малка ;*

**Лабораторията, издател на сертификата по SORT-2, съгласно методиката по
E-SORT или еквивалентна на нея, следва да притежава сертификат ISO/IEC
17025:2017 (Общи изисквания за компетентността на лаборатории за изпитване и
калибриране) или еквивалент, отговарящ на изискванията на Регламент (ЕО) №
765/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. за определяне на
изискванията за акредитация и надзор на пазара във връзка с предлагането на пазара
на продукти.*

*ниво на безопасност – мин. IP67 съгласно международния стандарт IEC 60529
или еквивалентен*

модулен тип (с възможност за подмяна на отделни елементи/пакети)“

Въпрос № 3: В документ „Технически спецификации“, Възложителят е заложил следното изискване:

„Зарядни станции, осигуряващи възможността за едновременно зареждане на 34-те предлагани автобуси 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 максимум 5 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 таблото на водача, а SOC_m [kWh] – максимално ниво на заряд на батерията, при което зарядното устройство автоматично се изключва, поради завършване на процеса“

Тъй като при извършването на E-SORT тестовете на типа електробус, предлаган от Участника, е използвана станция с различна мощност от предлаганата в настоящата процедура, моля Възложителят да потвърди, че не е необходимо времето за зареждане в E-SORT теста, който ще бъде приложен, да кореспондира с това време, което е оферирано на Възложителя. Целта е да могат да се предложат по-добри условия на

„ТРОЛЕЙБУСЕН ТРАНСПОРТ“ ЕООД, ГР. ХАСКОВО

Възложителя.“

Отговор на Въпрос № 3: Ще приемем като Възложител и друго техническо предложение, осигуряващо еквивалентно или по-добро решение, с оглед на това, че посочените изисквания в Техническите спецификации следва да се считат за минимални. В попълвания от Участника образец на техническа спецификация има посочено поле, в което Участникът следва да декларира че ще *„достави и монтира 5 бр. зарядни станции за бавно нощно зареждане, чиито протокол съответства на европейските стандарти, така че да е изпълнено условието да заредят и балансират всички електробуси от 0 до 100 % (до максимално ниво на заряд SOC_m) за максимум 5 часа.“*

Извън горното, уточняваме, четитираното от Вас изискване е вероятно от друга процедура за възлагане на обществена поръчка, тъй като в настоящата то изглежда по следния начин:

„41. Допълнително оборудване:

5 бр. зарядни станции 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 максимум 5 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 таблото на водача, а SOC_m [kWh] – максимално ниво на заряд на батерията, при което зарядното устройство автоматично се изключва, поради завършване на процеса ;

работещи на входно напрежение 3x380 VAC при температура на околната среда от -35° до +45° C

- с ниво на безопасност – мин. IP55 съгласно международния стандарт IEC 60529 или еквивалентен

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 заредят и балансират всички електробуси от 0 до 100 % (до максимално ниво на заряд SOC_m) за максимум 5 часа;

- Участникът трябва да достави и монтира и 1 (една) бърза станция за бързо дневно зареждане с изходяща мощност 150 kW

всички доставени зарядни станции трябва да бъдат оборудвани със софтуер осигуряващ активен баланс на тяговите батерии, обстоятелство удостоверяващо се със съответния документ от производителя на зарядните станции.

- работещи в напълно автоматичен режим, с оборудване за отчет, контрол и



Европейски съюз

Европейски структурни
и инвестиционни
фондове

„ТРОЛЕЙБУСЕН ТРАНСПОРТ” ЕООД, ГР. ХАСКОВО

самодиагностика, с възможности за комуникация и пренос на данни, галванично
изолирани и обезопасени

- отговарящи на нормите за зареждане на електрически превозни средства и
изискванията в Директива 2014/35/ЕС“

С уважение,
ЙОРДАН ХРИСТОВ ПАНЕВ

Управител на „ТРОЛЕЙБУСЕН ТРАНСПОРТ” ЕООД, ГР. ХАСКОВО

Данните са заличени на основание чл. 2, ал. 2, т. 5 от ЗЗЛД

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)