

GPP d.o.o.

96779488329

Ulica cara Hadrijana 1

31000 - Osijek

Hrvatska

# Odgovori na zahtjeve za dodatnim informacijama, objašnjenjima i izmjenama u vezi s dokumentacijom o nabavi

Predmet nabave: **NABAVA ELEKTRIČNIH BATERIJSKIH AUTOBUSA U SKLOPU MODERNIZACIJE VOZNOG PARKA GPP OSIJEK**  
**GRUPA 1 - ELEKTRIČNI AUTOBUSI SOLO-GRADSKI-NISKOPODNI**  
**GRUPA 2 - ELEKTRIČNI AUTOBUSI MIDI-GRADSKI**

Evidencijski broj nabave: **VV-RO-002EU/2025**

Šifra upita	Postavljeno	Novo/Izmjena
<a href="#">C8P</a>	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno
<a href="#">V5B</a>	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno
<a href="#">C1N</a>	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno
<a href="#">P3B</a>	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno
<a href="#">K6T</a>	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno
<a href="#">P5L</a>	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno
<a href="#">K6C</a>	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno

<b>Šifra upita</b>	<b>Postavljeno</b>	<b>Novo/Izmjena</b>
<a href="#">B6D</a>	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno
<a href="#">B1G</a>	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno
<a href="#">G8L</a>	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno
<a href="#">S7L</a>	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno
<a href="#">U6T</a>	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno
<a href="#">H6L</a>	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno
<a href="#">E3J</a>	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno
<a href="#">T1P</a>	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno
<a href="#">S3B</a>	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno
<a href="#">D1Z</a>	04.06.2025 08:11:43	Prethodno odgovoreno
<a href="#">O7N</a>	04.06.2025 14:06:06	Prethodno odgovoreno
<a href="#">G5C</a>	04.06.2025 14:06:06	Prethodno odgovoreno
<a href="#">K8G</a>	04.06.2025 15:04:03	Prethodno odgovoreno
<a href="#">Z3E</a>	04.06.2025 15:04:03	Prethodno odgovoreno
<a href="#">O1G</a>	04.06.2025 15:04:03	Prethodno odgovoreno
<a href="#">I9H</a>	10.06.2025 05:06:54	Prethodno odgovoreno
<a href="#">B1M</a>	10.06.2025 05:06:54	Prethodno odgovoreno
<a href="#">U7P</a>	11.06.2025 14:27:09	Prethodno odgovoreno
<a href="#">U1T</a>	11.06.2025 14:27:09	Prethodno odgovoreno

Šifra upita	Postavljeno	Novo/Izmjena
<a href="#">L7M</a>	11.06.2025 14:27:09	Prethodno odgovoreno
<a href="#">Z9U</a>	12.06.2025 10:58:48	Prethodno odgovoreno
<a href="#">P8I</a>	12.06.2025 16:45:28	Prethodno odgovoreno
<a href="#">H2O</a>	17.06.2025 09:20:32	Prethodno odgovoreno
<a href="#">I3H</a>	17.06.2025 09:20:32	Prethodno odgovoreno
<a href="#">H5H</a>	17.06.2025 15:06:54	Novi odgovor
<a href="#">H8O</a>	18.06.2025 10:42:50	Novi odgovor
<a href="#">F7J</a>	18.06.2025 15:07:40	Novi odgovor
<a href="#">B3E</a>	20.06.2025 19:02:12	Novi odgovor
<a href="#">K8O</a>	20.06.2025 19:02:12	Novi odgovor
<a href="#">J4B</a>	20.06.2025 19:02:12	Novi odgovor
<a href="#">Z8C</a>	20.06.2025 19:02:12	Novi odgovor
<a href="#">F7A</a>	20.06.2025 19:02:12	Novi odgovor
<a href="#">A4F</a>	22.06.2025 21:22:08	Novi odgovor

**Šifra upita:** C8P

**Upit poslan:** 02.06.2025 23:25:45

**Pošiljalac upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

**Pitanje:**

GRUPA 1 Točka 13.3

Naručitelj definira sljedeće: „ Sjedala moraju imati pjenu od najmanje 10 mm ugrađenu na sjedalo i naslon. Otpornost na habanje prema ISO 12947-2:2016 (Martindale metoda) mora biti > 1.000.000+ ciklusa. Opetovano molimo naručitelja da prihvati i izvedbu sjedala sa pjenom od najmanje 10 mm ugrađenu na sjedalo i naslon i koja zadovoljavaju sljedeće sigurnosne i protupožarne standarde i norme: 74/408/EWG, UN R118, BS5852, FMVSS 207, FMVSS 302 i bez norme ISO 12947-2:2016 (Martindale metoda). Navedena izvedba sjedala u potpunosti zadovoljava sve pozitivne propise koji uređuju navedeno područje i pr4edstavlja opće-prihvaćenu izvedbu sjedala u europskim okvirima.

**Odgovor:**

Naručitelj pojašnjava da je djelomično prihvatio ovaj prijedlog te je izmijenio navedeno u tehničkim specifikacijama.

---

**Šifra upita:** V5B

**Upit poslan:** 02.06.2025 23:25:45

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

**Pitanje:**

GRUPA 1 Točka 25.6.

Naručitelj definira sljedeće: „Zahtijevana vrijednost prosječne potrošnje energije autobusa  $\leq 120$  kWh/100km (određeno u sklopu testa prema E-SORT-2 postupku, koji treba shvatiti kao E-SORT test postupak razvijen od strane UITP)“. S obzirom da E-SORT protokol ne uključuje korištenje termalnog komfora niti efekt „starenja“ baterija kroz životni vijek autobusa niti temperaturne uvjete (vanjsku temperaturu) molimo naručitelja da uz E-SORT protokol kao dopunu prihvati i izračun potrošnje električne energije koji uključuje će uzeti u obzir održavanje termalnog komfora, efekt „starenja“ baterije i temperaturne uvjete (vanjsku temperaturu)

**Odgovor:**

Pogledati točku 25.7.

Naručitelj zahtjeva Protokol ispitivanja s rezultatima mjerenja potrošnje električne energije na cestama prema SORT 2 testu za ponuđeni autobus.

---

**Šifra upita:** C1N

**Upit poslan:** 02.06.2025 23:25:45

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

**Pitanje:**

GRUPA 1 Točka 26.2.

Naručitelj definira sljedeće: „ Deklarirani domet količine energije pohranjene u vozilu trebala bi autobusu (puno napunjenom) omogućiti vožnju na električnu energiju minimalno 350 km, bez punjenja baterije, uz normalno korištenje svih uređaja u autobusu u zimskim uvjetima na cestama, s 10% preostalog raspoloživog kapaciteta baterije prema SORT 2 mjerenju potrošnje energije. S obzirom da E-SORT protokol ne uključuje korištenje termalnog komfora niti efekt „starenja“ baterija kroz životni vijek autobusa niti temperaturne uvjete (vanjsku temperaturu) molimo naručitelja da korigira zahtjev na način da zahtjev iz točke 26.2 odnosi na dopunu E-SORT protokola i da se uz E-SORT protokol priloži i izračun potrošnje električne energije od strane proizvođača koji će uzeti u obzir održavanje termalnog komfora, efekt „starenja“ baterije i temperaturne uvjete (vanjsku temperaturu) i da za taj izračun se prosječni domet domet definira na min. 300 km na početku životnog vijeka i na min. 260 km na kraju jamstvenog roka baterije bez uvjeta s 10% preostalog raspoloživog kapaciteta baterije

**Odgovor:**

Naručitelj pojašnjava da od ponuditelja zahtjeva domet sukladno E-SORT 2 protokolu koji uključuje vožnje sa promjenjivim ubrzanjima i kočenjima te uračunava i energiju potrebnu za hlađenje i grijanje.

Naručitelj ne prihvaća zahtjev da smanji domet na 300 km na početku životnog vijeka i na min. 260 km na kraju jamstvenog roka baterije bez uvjeta s 10% preostalog raspoloživog kapaciteta baterije zbog toga što će autobusi prometovati na pretežno ravničarskoj liniji.

---

**Šifra upita:** P3B

**Upit poslan:** 02.06.2025 23:25:45

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

**Pitanje:**

GRUPA 1 Točka 42.9

Naručitelj definira sljedeće: „Sustav grijanja unutrašnjosti autobusa s konvektorskim grijačima i min. 3 neovisna puhala. Svi grijači i puhala moraju biti zatvoreni na način koji štiti putnike od slučajnih opekлина ili oštećenja odjeće“. Molimo naručitelja za pojašnjenje dali navedeni zahtjev definira da pored konvektorskih grijača trebaju biti ugrađena i 3 puhala ili se i konvektorski grijači broje pod puhala.

Molimo naručitelja da prihvati i sljedeću izvedbu sustava grijanja unutrašnjosti autobusa:

Grijanje putničkog prostora izvedeno konvektorskim toplovodnim grijačima i / ili ventilatorskim grijačima ukupno min. 3 kom jednakomjerno raspoređeni po cijelom autobusu na obje strane

Konvektorski grijači postavljeni na bočne stranice, a ventilatorski grijači postavljeni ispod putničkih sjedala.

**Odgovor:**

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a i izmijenit će navedeno u tehničkim specifikacijama.

---

**Šifra upita:** K6T

**Upit poslan:** 02.06.2025 23:25:45

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

**Pitanje:**

GRUPA 1 Točka 43.5.

Naručitelj definira sljedeće: „Klima uređaj u putničkom prostoru radi u automatskom načinu rada bez potrebe za intervencijom vozača ili se upravlja ručno. Temperatura u putničkom prostoru trebala bi ovisiti o vanjskoj temperaturi u skladu s VDV 236 ili ekvivalentom. Naručitelj dopušta da klima uređaj radi drugačije nego što je predviđeno standardom VDV 236, u kojem slučaju se temperatura u putničkom prostoru treba automatski održavati prema načelima:

22°C pri vanjskoj temperaturi do 24°C

Vanjska temperatura smanjena za 3°C za vanjske temperature iznad +24°C.“

Molimo Naručitelja da prihvati i sljedeći način rada klima uređaja:

temperatura u putničkom prostoru treba automatski održavati prema načelima:

16°C pri vanjskoj temperaturi do -15°C

20 do 26°C pri vanjskoj temperaturi do 30°C

vanjska temperatura smanjena za 3°C za vanjske temperature iznad +31°C.“

**Odgovor:**

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a, ali ističe da promjene parametara klimatizacije putničkog prostora (temperaturna krivulja) moraju biti moguće u servisnom načinu rada, a to se ponajviše odnosi na temperaturni raspon iznad 31°C.

---

**Šifra upita:** P5L

**Upit poslan:** 02.06.2025 23:25:45

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

**Pitanje:**

GRUPA 1 Točka 48.1.

Naručitelj definira sljedeće: „Sigurnosno-tehnički listovi za sve kemikalije koje se koriste u vozilu (dostaviti najkasnije prilikom prve isporuke)“. Molimo naručitelja za pojašnjenje koja dokumentacija se traži i što treba sadržavati navedeni list.

**Odgovor:**

Naručitelj pojašnjava da Sigurnosno-tehnički listovi (STL), su obvezna dokumentacija za sve kemikalije i materijale koji se koriste u vozilu i mogu imati utjecaj na zdravlje ljudi ili okoliš.

---

**Šifra upita:** K6C

**Upit poslan:** 02.06.2025 23:25:45

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

**Pitanje:**

GRUPA 1 Točka 48.3.

Naručitelj definira sljedeće: „ Jamstveni list u prilogu kojeg će biti montažna lista koja sadrži sve dijelove, komponente i agregate koji su ugrađeni u autobus sa iskazanim tvorničkim (kataloškim) brojevima“. Molimo Naručitelja da prihvati i jamstveni list na hrvatskom jeziku u prilogu kojeg je montažna lista koja sadrži sve dijelove, komponente i agregate koji su ugrađeni u autobus sa iskazanim tvorničkim (kataloškim) brojevima na engleskom jeziku s obzirom da se narudžba dijelova vrši prema kataloškim brojevima a ne nazivima dijelova.

**Odgovor:**

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a i bit će izmijenjeno u tehničkim specifikacijama.

---

**Šifra upita:** B6D

**Upit poslan:** 02.06.2025 23:25:45

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

**Pitanje:**

GRUPA 2 Točka 13.3

Naručitelj definira sljedeće: „ Sjedala moraju imati pjenu od najmanje 10 mm ugrađenu na sjedalo i naslon. Otpornost na habanje prema ISO 12947-2:2016 (Martindale metoda) mora biti > 1.000.000+ ciklusa. Opetovano molimo naručitelja da prihvati i izvedbu sjedala sa pjenom od najmanje 10 mm ugrađenu na sjedalo i naslon i koja zadovoljavaju sljedeće sigurnosne i protupožarne standarde i norme: 74/408/EWG, UN R118, BS5852, FMVSS 207, FMVSS 302 i bez norme ISO 12947-2:2016 (Martindale metoda). Navedena izvedba sjedala u potpunosti zadovoljava sve pozitivne propise koji uređuju navedeno područje i predstavlja opće-prihvaćenu izvedbu sjedala u europskim okvirima.

**Odgovor:**

Naručitelj pojašnjava da je djelomično prihvatio ovaj prijedlog te je izmijenio navedeno u tehničkim specifikacijama.

---

**Šifra upita:** B1G

**Upit poslan:** 02.06.2025 23:25:45

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

**Pitanje:**

GRUPA 2 Točka 25.6.

Naručitelj definira sljedeće: „Zahtijevana vrijednost prosječne potrošnje energije autobusa  $\leq 120$  kWh/100km (određeno u sklopu testa prema E-SORT-2 postupku, koji treba shvatiti kao E-SORT test postupak razvijen od strane UITP)“. S obzirom da E-SORT protokol ne uključuje korištenje termalnog komfora niti efekt „starenja“ baterija kroz životni vijek autobusa niti temperaturene uvjete (vanjsku temperaturu) molimo naručitelja da uz E-SORT protokol kao dopunu prihvati i izračun potrošnje električne energije koji uključuje će uzeti u obzir održavanje termalnog komfora, efekt „starenja“ baterije i temperaturene uvjete (vanjsku temperaturu)

**Odgovor:**

Pogledati točku 25.7.

Naručitelj zahtjeva Protokol ispitivanja s rezultatima mjerenja potrošnje električne energije na cestama prema SORT 2 testu za ponuđeni autobus.

---

**Šifra upita:** G8L

**Upit poslan:** 02.06.2025 23:25:45

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

**Pitanje:**

GRUPA 2 Točka 26.2.

Naručitelj definira sljedeće: „ Deklarirani domet količine energije pohranjene u vozilu trebala bi autobusu (puno napunjenom) omogućiti vožnju na električnu energiju minimalno 300 km, bez punjenja baterije, uz normalno korištenje svih uređaja u autobusu u zimskim uvjetima na cestama, s 10% preostalog raspoloživog kapaciteta baterije prema SORT 2 mjeranju potrošnje energije. S obzirom da E-SORT protokol ne uključuje korištenje termalnog komfora niti efekt „starenja“ baterija kroz životni vijek autobusa niti temperaturne uvjete (vanjsku temperaturu) molimo naručitelja da korigira zahtjev na način da zahtjev iz točke 26.2 odnosi na dopunu E-SORT protokola i da se uz E-SORT protokol priloži i izračun potrošnje električne energije od strane proizvođača koji će uzeti u obzir održavanje termalnog komfora, efekt „starenja“ baterije i temperaturne uvjete (vanjsku temperaturu) i da za taj izračun se prosječni domet domet definira na min. 300 km na početku životnog vijeka i na min. 200 km na kraju jamstvenog roka baterije bez uvjeta s 10% preostalog raspoloživog kapaciteta baterije

**Odgovor:**

Naručitelj pojašnjava da od ponuditelja zahtjeva domet sukladno E-SORT 2 protokolu koji uključuje vožnje sa promjenjivim ubrzanjima i kočenjima te uračunava i energiju potrebnu za hlađenje i grijanje.

Naručitelj ne prihvaća zahtjev da smanji domet na 300 km na početku životnog vijeka i na min. 200 km na kraju jamstvenog roka baterije bez uvjeta s 10% preostalog raspoloživog kapaciteta baterije zbog toga što će autobusi prometovati na pretežno ravničarskoj liniji.

---

**Šifra upita:** S7L

**Upit poslan:** 02.06.2025 23:25:45

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

**Pitanje:**

GRUPA 2 Točka 42.9

Naručitelj definira sljedeće: „Sustav grijanja unutrašnjosti autobusa s konvektorskim grijačima i min.

3 neovisna puhala. Svi grijači i puhala moraju biti zatvoreni na način koji štiti putnike od slučajnih opekline ili oštećenja odjeće". Molimo naručitelja za pojašnjenje dali navedeni zahtjev definira da pored konvektorskih grijača trebaju biti ugrađena i 3 puhala ili se i konvektorski grijači broje pod puhala.

Molimo naručitelja da prihvati i sljedeću izvedbu sustava grijanja unutrašnjosti autobusa:

Grijanje putničkog prostora izvedeno konvektorskim toplovodnim grijačima i / ili ventilatorskim grijačima ukupno min. 3 kom jednakomjerno raspoređeni po cijelom autobusu na obje strane

Konvektorski grijači postavljeni na bočne stranice, a ventilatorski grijači postavljeni ispod putničkih sjedala.

**Odgovor:**

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a i izmijenit će navedeno u specifikaciji.

---

**Šifra upita:** U6T

**Upit poslan:** 02.06.2025 23:25:45

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

**Pitanje:**

GRUPA 2 Točka 43.5.

Naručitelj definira sljedeće: „Klima uređaj u putničkom prostoru radi u automatskom načinu rada bez potrebe za intervencijom vozača ili se upravlja ručno. Temperatura u putničkom prostoru trebala bi ovisiti o vanjskoj temperaturi u skladu s VDV 236 ili ekvivalentom. Naručitelj dopušta da klima uređaj radi drugačije nego što je predviđeno standardom VDV 236, u kojem slučaju se temperatura u putničkom prostoru treba automatski održavati prema načelima:

22°C pri vanjskoj temperaturi do 24°C

Vanjska temperatura smanjena za 3°C za vanjske temperature iznad +24°C.”

Molimo Naručitelja da prihvati i sljedeći način rada klima uređaja:

temperatura u putničkom prostoru treba automatski održavati prema načelima:

16°C pri vanjskoj temperaturi do -15°C

20 do 26°C pri vanjskoj temperaturi do 30°C

vanjska temperatura smanjena za 3°C za vanjske temperature iznad +31°C.”

**Odgovor:**

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a, ali ističe da promjene parametara klimatizacije putničkog prostora (temperaturna krivulja) moraju biti moguće u servisnom načinu rada, a to se ponajviše odnosi na temperaturni raspon iznad 31°C.

---

**Šifra upita:** H6L

**Upit poslan:** 02.06.2025 23:25:45

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

**Pitanje:**

GRUPA 2 Točka 48.1.

Naručitelj definira sljedeće: „Sigurnosno-tehnički listovi za sve kemikalije koje se koriste u vozilu (dostaviti najkasnije prilikom prve isporuke)“. Molimo naručitelja za pojašnjenje koja dokumentacija se traži i što treba sadržavati navedeni list.

**Odgovor:**

Naručitelj pojašnjava da Sigurnosno-tehnički listovi (STL), su obvezna dokumentacija za sve kemikalije i materijale koji se koriste u vozilu i mogu imati utjecaj na zdravlje ljudi ili okoliš.

---

**Šifra upita:** E3J

**Upit poslan:** 02.06.2025 23:25:45

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

**Pitanje:**

GRUPA 2 Točka 48.3.

Naručitelj definira sljedeće: „Jamstveni list u prilogu kojeg će biti montažna lista koja sadrži sve dijelove, komponente i agregate koji su ugrađeni u autobus sa iskazanim tvorničkim (kataloškim) brojevima“. Molimo Naručitelja da prihvati i jamstveni list na hrvatskom jeziku u prilogu kojeg je montažna lista koja sadrži sve dijelove, komponente i agregate koji su ugrađeni u autobus sa iskazanim tvorničkim (kataloškim) brojevima na engleskom jeziku s obzirom da se narudžba dijelova vrši prema kataloškim brojevima a ne nazivima dijelova.

**Odgovor:**

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a i navedeno je izmijenio u tehničkim specifikacijama.

---

**Šifra upita:** T1P

**Upit poslan:** 02.06.2025 23:25:45

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Upute za izradu i predaju ponuda

**Pitanje:**

U dokumentaciji o nabavi Dio II – upute za ponuditelje u točki 4.5. i u prijedlogu ugovora o nabavi električnih baterijskih autobusa (GRUPA 1) u članku 14. Naručitelj definira postupanja u jamstvenom roku te između ostalog definira i sljedeće: U jamstvenom roku, u slučaju sustavnog nedostatka i / ili tvorničke greške na najmanje 20 % isporučenih autobusa, Naručitelju besplatno otkloniti kvar na cijeloj seriji isporučenih autobusa u roku 20 dana od dana prijave kvara pisanim putem na dokaziv način, a u protivnom se obvezuje Naručitelju platiti iznos od 500,00 € bez PDV-a, za svaki dan duži od predviđenih 20 dana.

Molimo Naručitelja da zbog kompleksnosti tematike i definiranja serijske štete zahtjev preformulira kako slijedi:

U slučaju sustavnog nedostatka ili tvorničke greške na najmanje 20 % isporučenih autobusa Ponuditelj mora, o vlastitom trošku, provjeriti, redizajnirati, zamijeniti ili popraviti odgovarajući dio ili sklop na svim isporučenim autobusima u roku 60 dana od dana prijave kvara pisanim putem na dokaziv način, a u protivnom se obvezuje Naručitelju platiti iznos od 400,00 € bez PDV-a, za svaki dan duži od predviđenih 60 dana.

**Odgovor:**

Naručitelj djelomično prihvaća prijedlog GS, odnosno prihvaća produženje od 60 dana, ali ne prihvaća smanjenje iznosa na 400,00 €.

---

**Šifra upita:** S3B

**Upit poslan:** 02.06.2025 23:25:45

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Upute za izradu i predaju ponuda

**Pitanje:**

U dokumentaciji o nabavi Dio II – upute za ponuditelje u točki 4.5. i u prijedlogu ugovora o nabavi električnih baterijskih autobusa (GRUPA 2) u članku 14. Naručitelj definira postupanja u jamstvenom roku te između ostalog definira i sljedeće: U jamstvenom roku, u slučaju sustavnog nedostatka i / ili

tvorničke greške na najmanje 20 % isporučenih autobusa, Naručitelju besplatno otkloniti kvar na cijeloj seriji isporučenih autobusa u roku 20 dana od dana prijave kvara pisanim putem na dokaziv način, a u protivnom se obvezuje Naručitelju platiti iznos od 400,00 € bez PDV-a, za svaki dan duži od predviđenih 20 dana.

S obzirom da se u Grupi 3 nabavlja 4 kom vozila molimo naručitelja da izbací zahtjev za serijskom štetom jer isti nije moguće definirati na obimu isporuke 4 vozila.

**Odgovor:**

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a.

---

**Šifra upita:** D1Z

**Upit poslan:** 04.06.2025 08:11:43

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Drugo

**Pitanje:**

Poštovani,

molimo pojašnjenje Naručitelja zašto na popis gospodarskih subjekata s kojima je naručitelj u sukobu interesa nisu navedeni Pulapromet d.o.o. i Leader consult, obrt za usluge, vl. Vanesa Višković Baštinac, Rijeka, Franje Čandeka 15, s obzirom da je jasno da su isti autori dokumenata Prijedlog Ugovora o javnoj nabavi, je jasno da su isti sudjelovali sudjelovali u pripremi dokumentacije o nabavi. Ovakvo ponašanje je podložno financijskim korekcijama s obzirom da se nabava financira sredstvima iz EU.

**Odgovor:**

Naručitelj pojašnjava da navedeno nije od utjecaja na zakonitost javne nabave.

---

**Šifra upita:** O7N

**Upit poslan:** 04.06.2025 14:06:06

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

**Pitanje:**

U tehničkoj specifikaciji za Grupu 1 predmeta nabave, pod točkom 37.1., Naručitelj je postavio zahtjev:

„Rashladnim sredstvom (ulje ili voda) s minimalno jednom mehanički pogonjenom pumpom i jednom električno pogonjenom pumpom održava radnu temperaturu elektromotora preko vanjskog plašta statora“

Moli se naručitelj da prihvati:

„Rashladnim sredstvom (ulje ili voda) s prisilnim strujanjem održava radnu temperaturu elektromotora preko vanjskog plašta statora“

Prema mišljenju proizvođača, za Naručitelja je kod ovakvog sustava jedino važno da je u stanju održavati radnu temperaturu. Propisivanje detaljnog tehničkog rješenja u ovom slučaju za Naručitelja ne donosi nikakvu prednost u eksploataciji, a znatno ograničava mogućnosti Ponuditelja.

**Odgovor:**

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a i izmijenit će navedeno u tehničkim specifikacijama.

---

**Šifra upita:** G5C

**Upit poslan:** 04.06.2025 14:06:06

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

**Pitanje:**

U tehničkoj specifikaciji za Grupu 1 predmeta nabave, pod točkom 38.3., Naručitelj je postavio zahtjev:

„Visokonaponski grijač minimalne snage 10kW“

Moli se Naručitelj da prihvati:

„Visokonaponski grijač integriran u sustav za održavanje temperature visokonaponskog baterijskog sustava“

Prema mišljenju proizvođača, potrebna snaga grijača koji je dio sustava za održavanje radne temperature spremnika električne energije uvelike ovisi o karakteristikama sustava kojeg pojedini proizvođač koristi te je jedino važno da je snaga dovoljna za održavanje optimalne temperature, što je propisano u zahtjevu 14.1. Propisivanje minimalne snage u ovom slučaju za Naručitelja ne donosi nikakvu prednost u eksploataciji, a znatno ograničava mogućnosti Ponuditelja.

**Odgovor:**

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a i navedeno će izmijeniti u tehničkim specifikacijama.

---

**Šifra upita:** K8G

**Upit poslan:** 04.06.2025 15:04:03

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Kriteriji za kvalitativni odabir gospodarskog subjekta

**Pitanje:**

*"5.2. Technical and professional ability*

*5.2.1 List of main deliveries of goods*

*5.2.1.3. Conditions*

*Minimum number of references Request / description*

*1 The tenderer must prove that in the year in which the public procurement procedure began (2025) and during the three years preceding that year (2024, 2023 and 2022), it duly carried out at least one delivery of goods whose subject matter is the same or similar to the subject matter of the procurement with a total value equal to or greater than the estimated procurement value for:*

*- Group 1: €10,492,500.00 excluding VAT,*

*- Group 2: €2,362,633.60 excluding VAT*

**NOTE:**

*- The term "similar to the subject matter of the procurement" refers to motor vehicles for the transport of passengers that, in addition to the driver's seat, have more than 8 seats and whose maximum permissible mass exceeds 5,000 kg (Category M3)"*

As indicated in above criteria, our question is;

Is it acceptable by authority that sharing a contract which already performed in previous 3 years with a minimum of 10,492,500.00 EUR excluding VAT related with diesel/CNG powered engine, Category M3, Class 1 vehicles to cover the requested technical reference for Group 1?

**Odgovor:**

Poštovani, molimo da sukladno **točki 3.3. Jezik i pismo na kojem se izrađuje ponuda ili njezin dio**, dokumenta "**Upute za ponuditelje**" pitanja postavite na na hrvatskom jeziku i latiničnom pismu obzirom da se i ponuda zajedno s pripadajućom dokumentacijom izrađuje na hrvatskom jeziku i latiničnom pismu.

---

**Šifra upita:** Z3E

**Upit poslan:** 04.06.2025 15:04:03

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Upute za izradu i predaju ponuda

**Pitanje:**

Is it acceptable by authority to submit an offer only for a single group?

**Odgovor:**

Poštovani, molimo da sukladno **točki 3.3. Jezik i pismo na kojem se izrađuje ponuda ili njezin dio**, dokumenta "**Upute za ponuditelje**" pitanja postavite na na hrvatskom jeziku i latiničnom pismu obzirom da se i ponuda zajedno s pripadajućom dokumentacijom izrađuje na hrvatskom jeziku i latiničnom pismu.

---

**Šifra upita:** 01G

**Upit poslan:** 04.06.2025 15:04:03

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

**Pitanje:**

In technical specification documents named as "*Tehničke specifikacije\_GRPUPA 1*"

"25. *PROPULSION SYSTEM*

25.5 *Maximum torque minimum 2100 Nm*"

It is requested that electrical motor must have a minimum peak torque 2100 Nm.

While high peak torque is useful for acceleration, it can lead to increased energy consumption if not managed properly, especially in frequent stop-and-go scenarios typical in urban environments. High torque levels can lead to increased stress on drivetrain components, tires, and brakes, potentially resulting in faster wear and higher maintenance costs.

Due to the above reasons, we request that the request be changed as;

**"Maximum torque minimum 1850 Nm"**

Based on our engineering analysis and performance testing data, an electric motor delivering maximum 1850 Nm of torque is fully capable of meeting and exceeding required performance metrics.

Typical urban bus duty cycles can be met or exceeded with 1850 Nm torque, especially with

optimized powertrain calibration. Gradeability targets can be reliably achieved with 1850 Nm in combination with suitable gear ratios, differential ratios and motor control strategies. Lower torque motor provides improved energy efficiency, reducing total energy consumption and extending battery range under real-world operating conditions.

A broader range of compliant and proven electric powertrains will become eligible, enhancing competition and potentially lowering costs for the tender budget.

We are confident that the requested revision does not compromise the performance, safety, or service life of the buses and is fully aligned with the operational requirements outlined in the tender.

We kindly ask the tender committee to review this proposal and consider amending the torque specification accordingly.

**Odgovor:**

Poštovani, molimo da sukladno **točki 3.3. Jezik i pismo na kojem se izrađuje ponuda ili njezin dio**, dokumenta "**Upute za ponuditelje**" pitanja postavite na hrvatskom jeziku i latiničnom pismu obzirom da se i ponuda zajedno s pripadajućom dokumentacijom izrađuje na hrvatskom jeziku i latiničnom pismu.

---

**Šifra upita:** 19H

**Upit poslan:** 10.06.2025 05:06:54

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Upute za izradu i predaju ponuda

**Pitanje:**

Poštovani gospodine ili gospođo, Mogu li se dobavljači odlučiti za sudjelovanje samo u određenim segmentima (npr. Grupa 1) ili je obvezno da isti dobavljač sudjeluje u svim segmentima?

**Odgovor:**

Gospodarski subjekt može dostaviti ponudu za jednu i za sve grupe predmeta nabave.

---

**Šifra upita:** B1M

**Upit poslan:** 10.06.2025 05:06:54

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

- Kriteriji za kvalitativni odabir gospodarskog subjekta

**Pitanje:**

Poštovani gospodine ili gospođo, U dokumentu "Opće informacije o temi nabave i Upute za ponuditelje – Dopuna" navodi se da "isporučeni autobusi moraju biti u potpunosti u skladu s tehničkim specifikacijama". Mogu li pitati hoće li se s parametrima koji ne ispunjavaju u potpunosti zahtjevi postupati drugačije na temelju stupnja odstupanja? Na primjer, bi li manja odstupanja utjecala samo na bodovanje, dok značajna odstupanja rezultiraju odbijanjem ponude? Ako ovaj parametar nije bitan zahtjev, postoje li iznimne metode rukovanja?

**Odgovor:**

Naručitelj pojašnjava da su tehničkim specifikacijama propisane minimalne tehničke karakteristike vozila. Ukoliko vozila ne zadovoljavaju te propisane minimalne karakteristike tada ponuda nije valjana i kao takva neće biti razmatrana.

---

**Šifra upita:** U7P

**Upit poslan:** 11.06.2025 14:27:09

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Upute za izradu i predaju ponuda

**Pitanje:**

Je li nadležnom tijelu prihvatljivo podnijeti ponudu samo za jednu grupu?

**Odgovor:**

Ponuditelj može podnijeti ponudu za samo jednu grupu.

---

**Šifra upita:** U1T

**Upit poslan:** 11.06.2025 14:27:09

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Kriteriji za kvalitativni odabir gospodarskog subjekta

**Pitanje:**

*„5.2. Tehnička i stručna sposobnost*

*5.2.1 Popis glavnih isporuka robe*

*5.2.1.3. Uvjeti*

Minimalni broj referenci

Zahtjev / opis

1. Ponuditelj mora dokazati da je u godini u kojoj je započeo postupak javne nabave (2025.) i tijekom tri godine koje prethode toj godini (2024. 2023. i 2022.), uredno izvršio najmanje jednu isporuku robe čiji je predmet isti ili sličan predmetu nabave ukupne vrijednosti jednake ili veće od procijenjene vrijednosti nabave za:

- Grupu 1: 10.492.500,00 € bez PDV-a,

- Grupu 2: 2.362.633,60 € bez PDV-a

**NAPOMENA:-** Pod pojmom „sličan predmetu nabave“ smatraju se motorna vozila za prijevoz putnika koja osim sjedišta vozača imaju više od 8 sjedišta i čija je najveća dopuštena masa veća od 5.000 kg (Kategorija M3)"

Kao što je navedeno u gore navedenim kriterijima, naše pitanje je;

Je li nadležnom tijelu prihvatljivo da se ugovor koji je već izvršen u prethodne 3 godine s minimalnim iznosom od 10.492.500,00 EUR bez PDV-a , s vozilima s dizelskim/CNG motorom, kategorije M3, klase 1, koristi za pokrivanje tražene tehničke reference za Skupinu 1?

### **Odgovor:**

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a.

---

**Šifra upita:** L7M

**Upit poslan:** 11.06.2025 14:27:09

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

### **Pitanje:**

U dokumentima tehničkih specifikacija pod nazivom „Tehničke specifikacije\_GRPUPA 1“

"25. POGONSKI SUSTAV

25.5 Maksimalni okretni moment minimalno 2100 Nm"

Zahtijeva se da elektromotor ima minimalni vršni moment od 2100 Nm.

Iako je visoki vršni okretni moment koristan za ubrzanje, može dovesti do povećane potrošnje energije ako se ne upravlja pravilno, posebno u čestim scenarijima zaustavljanja i kretanja tipičnim za urbana okruženja. Visoke razine okretnog momenta mogu dovesti do povećanog opterećenja komponenti pogonskog sklopa, guma i kočnica, što potencijalno rezultira bržim trošenjem i većim troškovima održavanja.

Zbog gore navedenih razloga, molimo da se zahtjev izmijeni kako slijedi:

### **“Maksimalni okretni moment minimalno 1850 Nm”**

Na temelju naše inženjerske analize i podataka ispitivanja performansi, elektromotor koji isporučuje maksimalni okretni moment od 1850 Nm u potpunosti je sposoban zadovoljiti i premašiti potrebne metrike performansi.

Tipični radni ciklusi gradskog autobusa mogu se postići ili premašiti s okretnim momentom od 1850 Nm, posebno s optimiziranom kalibracijom pogonskog sklopa. Ciljevi sposobnosti svladavanja nagiba mogu se pouzdano postići s 1850 Nm u kombinaciji s odgovarajućim prijenosnim omjerima, diferencijalnim omjerima i strategijama upravljanja motorom. Motor s nižim okretnim momentom pruža poboljšanu energetska učinkovitost, smanjujući ukupnu potrošnju energije i produžujući domet baterije u stvarnim radnim uvjetima.

Širi raspon usklađenih i provjerenih električnih pogonskih sklopova postat će prihvatljiv, što će povećati konkurenciju i potencijalno smanjiti troškove za proračun natječaja.

Uvjereni smo da tražena revizija ne ugrožava performanse, sigurnost ili vijek trajanja autobusa te da je u potpunosti usklađena s operativnim zahtjevima navedenima u natječaju.

Ljubazno molimo natječajni odbor da pregleda ovaj prijedlog i razmotri odgovarajuću izmjenu specifikacije momenta.

### **Odgovor:**

Naručitelj ne prihvaća prijedlog GS i navodi da električni autobus sa traženim okretnim momentom od 2100 Nm osigurava optimalne performanse prilikom polazaka iz mjesta, posebno pri punom kapacitetu vozila i uz dodatno opterećenje rada klimatizacijskog sustava tijekom ljetnog perioda.

---

**Šifra upita:** Z9U

**Upit poslan:** 12.06.2025 10:58:48

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Sredstvo jamstva za ozbiljnost ponude

### **Pitanje:**

Moli se pojašnjenje vezano za bankarsku garanciju za ozbiljnost ponude.

"Ukoliko banka koja izdaje traženo jamstvo ima sjedište izvan Republike Hrvatske, dužna je imati odgovarajuću banku (corresponding bank) na području Republike Hrvatske preko koje će jamstvo biti dostavljeno SWIFT-om. Naručitelj može poslati zahtjev za naplatu SWIFT porukom ili dostavom na adresu banke. Obje mogućnosti slanja zahtjeva za naplatom moraju biti navedene u tekstu bankovne garancije.

Naručitelj je obvezu osiguranja odgovarajuće banke (corresponding bank) na području RH, propisao uzimajući u obzir interne i eksterne čimbenike koji utječu na poslovnu i financijsku sposobnost dužnika, u našem slučaju banke koja stoji iza izvođača. Predmetno jamstvo, odnosno obveza osiguranja odgovarajuće banke (corresponding bank) na području RH, je stoga i definirano na ovaj način kako bi se osigurala zaštita poslovnih i financijskih interesa naručitelja, kao i posredno Državnog proračuna RH, naplatom od banke u slučaju neurednog izvođenja predmetnog ugovora krivnjom izvođača."

Odnosi li se navedeno samo na banku garanta koja ima sjedište van RH ili na sve banke?

**Odgovor:**

Odnosi se na banke koje imaju sjedište izvan RH.

---

**Šifra upita:** P8I

**Upit poslan:** 12.06.2025 16:45:28

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Rokovi definirani u dokumentaciji o nabavi
- Drugo

**Pitanje:**

Poštovani,

U vezi s dokumentacijom javne nabave i potrebnim vremenom za pripremu ponuda, možete li, molimo Vas, razmotriti produljenje roka za dostavu ponuda za dodatna 2 tjedna?

Hvala unaprijed.

S poštovanjem

**Odgovor:**

Naručitelj ne prihvaća prijedlog GS-a jer su provedena dva prethodna savjetovanja u kojem su se potencijalni ponuditelji mogli upoznati sa predmetom nabave.

---

**Šifra upita:** H2O

**Upit poslan:** 17.06.2025 09:20:32

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

**Pitanje:**

GRUPA 1 Točka 14.7

Naručitelj definira sljedeće: „ Rukohvati za osobe s invaliditetom trebaju ispunjavati sljedeće zahtjeve:

- a) Razmak u kontinuitetu rukohvata ne smije biti veći od 105 cm, mora postojati dodatni okomiti rukohvat barem na jednoj strani razmaka.
- b) Mjestu predviđenom za prijevoz osoba u invalidskim kolicima postaviti rukohvat uz zid na visini dostupno osobi koja sjedi u kolicima"

S obzirom da regulativa UNECE R107 dopušta iznimke od gore navedenog na mjestima gdje bi ugradnja vertikalnih rukohvata otežavala ili onemogućavala prolaz putnika molimo naručitelja da briše zahtjev od min 105 cm i da zahtjev korigira na način da bude u skladu sa UNECE R 107.

**Odgovor:**

Naručitelj pod a) prihvaća prijedlog GS-a i pojašnjava da ugradnja vertikalnih rukohvata mora biti izvedena u skladu sa regulativom UNECE R107, točka 7.7.5.

---

**Šifra upita:** 13H

**Upit poslan:** 17.06.2025 09:20:32

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

**Pitanje:**

GRUPA 2 Točka 14.7

Naručitelj definira sljedeće: „ Rukohvati za osobe s invaliditetom trebaju ispunjavati sljedeće zahtjeve:

- a) Razmak u kontinuitetu rukohvata ne smije biti veći od 105 cm, mora postojati dodatni okomiti rukohvat barem na jednoj strani razmaka.
- b) Mjestu predviđenom za prijevoz osoba u invalidskim kolicima postaviti rukohvat uz zid na visini dostupno osobi koja sjedi u kolicima"

S obzirom da regulativa UNECE R107 dopušta iznimke od gore navedenog na mjestima gdje bi ugradnja vertikalnih rukohvata otežavala ili onemogućavala prolaz putnika molimo naručitelja da briše zahtjev od min 105 cm i da zahtjev korigira na način da bude u skladu sa UNECE R 107.

**Odgovor:**

Naručitelj pod a) prihvaća prijedlog GS-a i pojašnjava da ugradnja vertikalnih rukohvata mora biti izvedena u skladu sa regulativom UNECE R107, točka 7.7.5.

---

**Šifra upita:** H5H

**Upit poslan:** 17.06.2025 15:06:54

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Rokovi definirani u dokumentaciji o nabavi

**Pitanje:**

Kao predstavnici strane tvrtke proizvođača vozila koja ih želi ponuditi na aktualnoj javnoj nabavi, a koja želi dostaviti valjanu ponudu potkrijepljenu svim dokumentima, kako zbog jezične barijere, tako i zbog procedura i zahtjeva stranih banaka (na koje se ne može utjecati) za odobravanje dvije različite bankovne garancije sukladno zahtjevima vaše natječajne dokumentacije, potrebno nam je više vremena za pripremu same dokumentacije na hrvatskom jeziku, stoga Vas molimo da produžite rok trajanja. rok za dostavu ponuda do 3 tjedna.

**Odgovor:**

Rok za dostavu ponuda definiran je sukladno Zakonu o javnoj nabavi uzimajući u obzir složenost predmeta nabave i vrijeme potrebno za izradu ponuda. Naručitelj smatra da je predviđeni rok za dostavu ponuda primjeren i da omogućuje svim zainteresiranim gospodarskim subjektima dovoljno vremena za kvalitetnu pripremu i pravodobnu predaju ponuda.

Naručitelj ističe da su za predmetni postupak javne nabave provedena dva prethodna savjetovanje sa zainteresiranim gospodarskim subjektima u razdoblju od te smatra da su svi gospodarski subjekti imali dovoljno vremena da se informiraju i upoznaju sa predmetom i uvjetima nabave.

Slijedom svega navedenog, Naručitelj ne prihvaća zahtjev gospodarskog subjekta za produljenje roka za dostavu ponuda iz razloga što za to ne postoje objektivni i pravno utemeljeni razlozi u smislu Zakona o javnoj nabavi.

---

**Šifra upita:** H8O

**Upit poslan:** 18.06.2025 10:42:50

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

**Pitanje:**

U dokumentima tehničkih specifikacija pod nazivom „*Tehničke specifikacije\_GRPUPA 1*”

25.5 *Maksimalni okretni moment najmanje 2100 Nm"*

Koga se tiče,

S poštovanjem podnosimo ovaj zahtjev u vezi sa specifikacijom navedenom u dokumentu za nadmetanje, koja trenutno definira minimalni zahtjev isključivo na temelju maksimalne vrijednosti vršnog okretnog momenta motora. Iako je vršni okretni moment nesumnjivo relevantan parametar performansi, želimo istaknuti da procjena performansi vozila samo na temelju ovog jedinstvenog kriterija ne pruža sveobuhvatnu ili tehnički dovoljnu osnovu za određivanje stvarne operativne sposobnosti - posebno u uvjetima gradskog i prigradskog prijevoza.

Tehničko opravdanje:

Maksimalni vršni okretni moment ključni je faktor za postizanje brzog početnog ubrzanja i učinkovite vožnje uzbrdo. Međutim, mora se naglasiti da sama ta vrijednost ne može jamčiti održive performanse vozila. U tom kontekstu:

- Kontinuirani okretni moment ključan je za održavanje performansi tijekom duljih uspona uzbrdo, posebno u scenarijima gdje je trajanje dostupnosti maksimalnog okretnog momenta elektromotora ograničeno.
- Razdoblje dostupnosti okretnog momenta - tj. trajanje u kojem motor može isporučiti vršni okretni moment - još je jedna značajna odrednica konzistentne sposobnosti penjanja i ubrzanja.
- Konačni prijenosni omjer (diferencijal) izravno utječe na okretni moment na kotačima i igra odlučujuću ulogu u pokretanju trakcije i sposobnosti svladavanja nagiba.

Zanemarivanje ovih međusobno povezanih parametara i fokusiranje isključivo na maksimalni okretni moment motora može rezultirati odabirom vozila koja na papiru zadovoljavaju kriterij motora, ali ne pružaju potrebne stvarne performanse. To stvara rizik od ulaska u natječajni postupak vozila koja ne ispunjavaju predviđene operativne zahtjeve javnog prijevoza.

Predloženi amandman:

U svjetlu navedenog, a kako bismo osigurali tehničku adekvatnost i pravednost natječajnog postupka, s poštovanjem molimo da se trenutni zahtjev za okretnim momentom motora zamijeni objektivnim metrikama performansi vozila koje točnije odražavaju operativne potrebe gradskog prijevoza putnika. Ove metrike su široko prihvaćene u sektoru javnog prijevoza i ključne su za procjenu stvarnih performansi električnih gradskih autobusa.

Kao zamjenu predlažemo sljedeće kriterije temeljene na performansama:

- Ubrzanje 0–5 km/h (pri GVM): maks. 1,5 sekundi
- Ubrzanje od 0 do 20 km/h (pri GVM): maks. 5 sekundi

- Ubrzanje od 0 do 50 km/h (pri GVM): maks. 15 sekundi
- Sposobnost savladavanja nagiba pri startu (pri GVM): min. 15%
- Penjanje uzbrdo pri 20 km/h (pri GVM): min. 15% tijekom 5 minuta

Ove mjerljive i na performanse usmjerene vrijednosti osigurat će da odabrana vozila pružaju potrebne dinamičke performanse u stvarnim uvjetima korištenja i potaknuti poštenu konkurenciju ne isključujući usklađena, sposobna vozila koja se mogu razlikovati u tehničkoj konfiguraciji.

Zaključak:

Vjerujemo da je preusmjeravanje fokusa evaluacije s vrijednosti okretnog momenta motora na parametre performansi na razini vozila ključno za zadovoljavanje praktičnih potreba urbane mobilnosti. Ova promjena ne samo da će poboljšati tehničku valjanost kriterija natječaja, već će i spriječiti nepravedno isključenje kvalificiranih proizvođača te osigurati konkurentan, pošten i održiv proces nabave.

Ljubazno molimo za razmatranje i odobrenje ovog prijedloga.

S poštovanjem,

### **Odgovor:**

Naručitelj ne prihvaća prijedlog GS-a i pojašnjava da je u cilju osiguravanja jednakih uvjeta natjecanja i uzimajući u obzir tehničke karakteristike vozila dostupnih na tržištu, odlučio specifikaciju pogonskog sustava definirati putem minimalnog okretnog momenta elektromotora, umjesto preciziranja dinamičkih performansi poput ubrzanja i sposobnosti savladavanja nagiba.

---

**Šifra upita:** *F7J*

**Upit poslan:** *18.06.2025 15:07:40*

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

### **Pitanje:**

U dokumentima tehničkih specifikacija pod nazivom „*Tehničke specifikacije\_GRPUPA 1*“

*“37. SUSTAV HLAĐENJA MOTORA*

*37.1 Rashladnim sredstvom (ulje ili voda) s minimalno jednom mehanički pogonjenom pumpom i jednom električno pogonjenom pumpom održava radnu temperaturu elektromotora preko vanjskog plašta statora*

*37.2 Rashladno sredstvo hladi se putem izmjenjivača topline prisilnim strujanjem zraka koje*

*osiguravaju električno pogonjeni ventilatori”*

Prigovor i opravdanje:

Iako je korištenje sustava tekućeg hlađenja koji uključuju pumpe i izmjenjivače topline uobičajeno, to nije jedino tehnički održivo ili učinkovito rješenje za hlađenje elektromotora u modernim gradskim autobusima. Željeli bismo naglasiti da je izravno hlađenje zrakom, posebno kada ga podržavaju visokoučinkoviti električno pokretani ventilatori, široko prihvaćena, učinkovita i pouzdana metoda za upravljanje toplinskim performansama elektromotora u vozilima javnog prijevoza.

Za gradske autobuse klase I, koji obično rade u uvjetima zaustavljanja i kretanja s čestom vožnjom malom brzinom i umjerenim radnim ciklusima, elektromotori dizajnirani s integriranim kanalima za hlađenje zrakom i rebrastim kućištima statora mogu učinkovito odvoditi toplinu prisilnim protokom zraka. Napredni dizajni motora danas osiguravaju toplinsku stabilnost čak i tijekom produženog gradskog rada.

Korištenje električno pokretanih ventilatora, koji su već uključeni u specifikaciju, osigurava dovoljan prisilni protok zraka preko kućišta motora i pripadajućih komponenti. Ovi ventilatori mogu se toplinski regulirati putem ECU kontrole kako bi dinamički reagirali na očitavanja temperature u stvarnom vremenu, osiguravajući optimalno hlađenje bez potrebe za petljom tekućeg rashladnog sredstva ili izmjenjivačem topline.

U sustavima u kojima ne cirkulira tekuće rashladno sredstvo, izmjenjivač topline postaje suvišan. Sami ventilatori osiguravaju potreban konvektivni prijenos topline za održavanje sigurnih radnih temperatura. Ovakav postav pojednostavljuje sustav, smanjuje težinu, minimizira složenost održavanja i eliminira rizik od kvara pumpe ili curenja rashladne tekućine.

Nekoliko vodećih proizvođača originalne opreme (OEM) nudi električne autobuse opremljene zrakom hlađenim elektromotorima, što je posebno uobičajeno u gradskoj vožnji. Ovi sustavi su provjereni kroz stvarni rad u europskim voznim parkovima javnog prijevoza.

Nadalje, želimo naglasiti da provođenje isključivo tekućinom hlađenog sustava s mehanički i električno pokretanim pumpama, kao i obveznim izmjenjivačem topline, stvara neopravdanu tehničku barijeru koja može dovesti do nelojalne konkurencije unutar opsega natječaja. Ovaj zahtjev može umjetno isključiti druge kvalificirane i dokazane proizvođače koji koriste alternativne, ali jednako učinkovite tehnologije zračnog hlađenja. Takve restriktivne specifikacije mogu spriječiti poštenu i otvorenu konkurenciju, što u konačnici ograničava inovacije i isplativost u procesu nabave.

Ljubazno molimo da se stavka revidira na sljedeći način;

**37.1 Rashladno sredstvo (ulje, voda ili zrak) s barem jednom mehanički pogonjenom pumpom/ventilatorom i/ili jednom električno pogonjenom pumpom/ventilatorom održava radnu temperaturu elektromotora putem vanjskog kućišta statora.**

**37.2 Rashladno sredstvo se hladi kroz izmjenjivač topline prisilnim protokom zraka koji**

**osiguravaju električno pogonjeni ventilatori u slučaju da se elektromotor hladi uljem ili vodom.**

**Odgovor:**

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a.

---

**Šifra upita:** B3E

**Upit poslan:** 20.06.2025 19:02:12

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Upute za izradu i predaju ponuda

**Pitanje:**

Naručitelj u uputama za ponuditelje II. dio u točki 2. Sadržaj i način izrade između ostalog za Grupu 1 i Grupu 2 navodi sljedeće: "Ponuditelj je obvezan u ponudi dostaviti ispunjenu Tehničku specifikaciju. Ponuditelj je obvezan ispuniti svim traženim informacijama sve stupce („Ponuđeno“) Tehničke specifikacije za ponuđenu robu". Molimo Naručitelja za potvrdu da je potrebno ispuniti samo kolonu Ponuđeno u tehničkoj specifikaciji prilikom predaje ponude s obzirom da je prema točkama 5.2.2.3., 5.2.2.4 i 5.2.2.5 tehnički opis potrebno dostaviti tek prije donošenja odluke.

**Odgovor:**

Naručitelj potvrđuje da je prilikom podnošenja ponude potrebno ispuniti isključivo stupac „Ponuđeno“ u Tehničkoj specifikaciji, na način da se u istom jasno i precizno unesu podaci o tehničkim karakteristikama ponuđene robe, u skladu sa zahtjevima Naručitelja.

Ostala tehnička dokumentacija kojom se dokazuje da ponuđena roba udovoljava svim izvedbenim i funkcionalnim zahtjevima iz Tehničke specifikacije, dostavlja se naknadno, sukladno odredbama Dokumentacije o nabavi, tek na zahtjev Naručitelja i prije donošenja odluke o odabiru, od strane ponuditelja koji je podnio ekonomski najpovoljniju ponudu.

---

**Šifra upita:** K80

**Upit poslan:** 20.06.2025 19:02:12

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Upute za izradu i predaju ponuda
- Drugo

**Pitanje:**

Naručitelj u uputama za ponuditelje II. dio u točki 4.5. i u prijedlogu ugovora za Grupu 1 između ostalog traži i sljedeće: „ u slučaju da odabrani Ponuditelj, u jamstvenom roku, u slučaju sustavnog nedostatka i / ili tvorničke greške na najmanje 20 % isporučenih autobusa, Naručitelju besplatno ne otkloni kvar na cijeloj seriji isporučenih autobusa u roku 60 dana od dana prijave kvara pisanim putem na dokaziv način, plaća ugovornu kaznu od 500,00 € bez PDV-a za grupu za svaki dan duži od predviđenih 60 dana

Molimo Naručitelja da zbog kompleksnosti tematike i definiranja serijske štete zahtjev preformulira kako slijedi:

U slučaju sustavnog nedostatka ili tvorničke greške na najmanje 20 % isporučenih autobusa Ponuditelj mora, o vlastitom trošku, provjeriti, redizajnirati, zamijeniti ili popraviti odgovarajući dio ili sklop na svim isporučenim autobusima u roku 60 dana od dana prijave kvara pisanim putem na dokaziv način, a u protivnom se obvezuje Naručitelju platiti iznos od 500,00 € bez PDV-a, za svaki dan duži od predviđenih 60 dana.

**Odgovor:**

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a i mijenja se odredba Ugovora.

---

**Šifra upita:** J4B

**Upit poslan:** 20.06.2025 19:02:12

**Pošiljalac upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Upute za izradu i predaju ponuda
- Drugo

**Pitanje:**

U dokumentaciji o nabavi Dio II – upute za ponuditelja (Grupa 1 i Grupa 2) i u prijedlogu ugovora o nabavi električnih baterijskih autobusa (Grupa 1 i Grupa 2) Naručitelj definira postupanja u jamstvenom roku te između ostalog definira i sljedeće: „u slučaju da dođe do kvarova zbog kojih ukupna raspoloživost pojedinog autobusa padne ispod 80 dana u tromjesečju, Ponuditelj je dužan platiti ugovornu kaznu od 500,00 € bez PDV-a za grupu 1 / 400 € bez PDV-a za grupu 2, za svaki dan umanjene raspoloživosti, osim ukoliko je kvar uzrokovan krivnjom Naručitelja. Obračun naknade za umanjenu raspoloživost vršit će se krajem tromjesečja. Dani za koje je Isporučitelj osigurao Naručitelju zamjenski autobus sličnih tehničkih karakteristika ne ubrajaju se u dane umanjene raspoloživosti i za njih se ne naplaćuje navedeni iznos“. Molimo Naručitelja za potvrdu da se ugovorna kazna plaća samo za dane umanjene raspoloživosti manje od 80 dana (npr, u jednom tromjesečju raspoloživost pojedinog autobusa je 78 dana – ugovorna kazna plaća se samo za 2 dana umanjene raspoloživosti (80-78) a ne za sve dane u tromjesečju u kojima bus nije bio raspoloživ (13 dana - 91-78).

**Odgovor:**

Naručitelj pojašnjava da je tvrdnja GS-a ispravna.

---

**Šifra upita:** Z8C

**Upit poslan:** 20.06.2025 19:02:12

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

**Pitanje:**

Naručitelj u tehničkoj specifikaciji za GRUPA 1 (električni autobusi solo – gradski – niskopodni) pod točkom 26.2 i točkom 26.3 traži sljedeće:

26.2 Deklarirani domet količine energije pohranjene u vozilu trebala bi autobusu (puno napunjenom) omogućiti vožnju na električnu energiju minimalno 350 km, bez punjenja baterije, uz normalno korištenje svih uređaja u autobusu u zimskim uvjetima na cestama, s 10% preostalog raspoloživog kapaciteta baterije prema SORT 2 mjeranju potrošnje energije

26.3 "Operativni podaci:

- Trenutna dnevna kilometraža gradske linije: približno 340 km
- Broj i vrsta punjenja po danu - planirano punjenje samo na depou noću
- Vrijeme dostupno za pojedinačno punjenje - 3 - 4 sata

U objavljenom izvješću o prethodnom savjetovanju sa zainteresiranim gospodarskim subjektima od 03.03.2025. godine Naručitelj navodi obrazloženje kako slijedi:

Naručitelju je bitna što je realnija potrošnja električne energije kod električnih autobusa.

Naveden je E – SORT 2 protokol kao nadograđena verzija E – SORT protokola koja uključuje dodatne faktore potrošnje energije (klima uređaji, grijanje...) s ciljem još preciznijeg izračuna stvarnog dometa električnog autobusa u realnim uvjetima vožnje.

U objavljenom izvješću o prethodnom savjetovanju sa zainteresiranim gospodarskim subjektima od 16.05.2025. godine Naručitelj navodi obrazloženje kako slijedi:

Obrazloženje

1. Navedeni domet se odnosi na vrijeme trajanja jamstva na pogonske baterije.
2. navedeni domet uključuje i održavanje termalnog komfora u autobusu
3. pod zimskim uvjetima se podrazumijeva se temperatura od -5°C
4. Odnosi se na raspoloživi kapacitet baterije. Naručitelj mijenja tekst koji glasi: 10% preostalog

raspoloživog kapaciteta baterije.

U odgovoru na pitanja od 18.06.2025. godine Naručitelj pojašnjava da od ponuditelja zahtjeva domet sukladno E-SORT 2 protokolu koji uključuje vožnje sa promjenjivim ubrzanjima i kočenjima te uračunava i energiju potrebnu za hlađenje i grijanje. Naručitelj ne prihvaća zahtjev da smanji domet na 300 km na početku životnog vijeka i na min. 260 km na kraju jamstvenog roka baterije bez uvjeta s 10% preostalog raspoloživog kapaciteta baterije zbog toga što će autobusi prometovati na pretežno ravničarskoj liniji.

Zainteresirani gospodarski subjekt još jednom naglašava da E-SORT 2 protokol predstavlja: standardizirani testni ciklus na cesti koji je razvilo Međunarodno udruženje javnog prijevoza (UITP) za mjerenje potrošnje energije autobusa, posebno električnih i plug-in hibridnih autobusa. Dizajniran je kako bi pružio dosljedan i ponovljiv način procjene potrošnje energije autobusa i dometa s nultom emisijom. Protokol E-SORT proširenje je izvornog SORT protokola, s posebnim naglaskom na potrošnju energije električnih vozila i E-SORT 2 protokol ne uzima u obzir održavanje termalnog komfora (hlađenje i grijanje) u autobusu i ne uzima u obzir efekt starenja baterija već se dobiveni rezultati odnose samo na trenutak testiranja autobusa (početak životnog vijeka autobusa). S obzirom da Naručitelj u točki 25.7 navodi sljedeće: „Uz ponudu se dostavlja i Protokol ispitivanja s rezultatima mjerenja potrošnje električne energije na cestama prema SORT 2 testu za ponudeni autobus.“ Molimo naručitelja za potvrdu da će prihvatiti dostavu E-SORT 2 protokola kako je gore pojašnjeno (bez održavanje termalnog komfora i bez uzimanja u obzir efekta starenja baterija). Ukoliko Naručitelj inzistira na izračunu potrošnje električne energije koji uzima u obzir i održavanje termalnog komfora u autobusu tada molimo Naručitelja da prihvati kao dodatak E-SORT 2 protokolu i izračun prosječne potrošnje električne energije i dometa proizvođača autobusa na početku životnog vijeka (BoL) koji uzima u obzir i održavanje termalnog komfora u temperaturnom rasponu od -5 do +30 stupnjeva celzijusa i da odustane od zahtjeva za 10% preostalog raspoloživog kapaciteta baterije i da prihvati i 10% preostalog instaliranog kapaciteta baterije s obzirom da se baterije ne koriste u 100%-om kapacitetu.

### **Odgovor:**

Naručitelj djelomično prihvaća prijedlog GS-a i pojašnjava da prihvaća ispitivanje potrošnje energije i dometa autobusa prema E-SORT 1 protokolu umjesto E-SORT 2 protokolu koji je definiran od strane UITP-a, uz potvrdu da se radi o rezultatima bez uključivanja grijanja i hlađenja te da ne uzima u obzir efekt starenja baterija. Rezultati se odnose na trenutne performanse testiranog vozila.

S obzirom da E-SORT 1 ne uključuje grijanje/hlađenje, Naručitelj uz E-SORT 1 protokol zahtijeva i dodatno izvješće/procjenу proizvođača o očekivanom realnom dometu autobusa u uvjetima održavanja termalnog komfora (temperatura -5°C do +30°C), izrađeno na temelju podataka iz eksploatacije ili simulacija.

Naručitelj zadržava zahtjev za 10% preostalog raspoloživog kapaciteta baterije, a ne 10% instaliranog kapaciteta, jer se upravo raspoloživi kapacitet koristi za izračun realnog dometa.

Instalirani kapacitet uključuje i rezervu koju BMS (Battery Management System) ne dopušta koristiti, pa bi korištenje 10% instaliranog kapaciteta dovelo do pogrešne percepcije o dometu vozila u

stvarnoj eksploataciji.

Potencijalno smanjenje dometa zbog starenja baterije ponuditelj kompenzira jamstvom na bateriju. Jamstvo mora osigurati da vozilo tijekom cijelog jamstvenog roka ima mogućnost ispunjavanja propisanih operativnih zahtjeva.

---

**Šifra upita:** F7A

**Upit poslan:** 20.06.2025 19:02:12

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Tehničke specifikacije predmeta

**Pitanje:**

Naručitelj u tehničkoj specifikaciji za GRUPA 2 (električni autobusi solo – gradski – niskopodni) pod točkom 26.2 i točkom 26.3 traži sljedeće:

26.2 Deklarirani domet količine energije pohranjene u vozilu trebala bi autobusu (puno napunjenom) omogućiti vožnju na električnu energiju minimalno 300 km, bez punjenja baterije, uz normalno korištenje svih uređaja u autobusu u zimskim uvjetima na cestama, s 10% preostalog raspoloživog kapaciteta baterije prema SORT 2 mjeranju potrošnje energije

26.3 "Operativni podaci:

- Trenutna dnevna kilometraža gradske linije: približno 270 km
- Broj i vrsta punjenja po danu - planirano punjenje samo na depou noću
- Vrijeme dostupno za pojedinačno punjenje - 3 - 4 sata

U objavljenom izvješću o prethodnom savjetovanju sa zainteresiranim gospodarskim subjektima od 03.03.2025. godine Naručitelj navodi obrazloženje kako slijedi:

Naručitelju je bitna što je realnija potrošnja električne energije kod električnih autobusa.

Naveden je E – SORT 2 protokol kao nadograđena verzija E – SORT protokola koja uključuje dodatne faktore potrošnje energije (klima uređaji, grijanje...) s ciljem još preciznijeg izračuna stvarnog dometa električnog autobusa u realnim uvjetima vožnje.

U objavljenom izvješću o prethodnom savjetovanju sa zainteresiranim gospodarskim subjektima od 16.05.2025. godine Naručitelj navodi obrazloženje kako slijedi:

Obrazloženje

1. Navedeni domet se odnosi na vrijeme trajanja jamstva na pogonske baterije.

2. navedeni domet uključuje i održavanje termalnog komfora u autobusu
3. pod zimskim uvjetima se podrazumijeva se temperatura od  $-5^{\circ}\text{C}$
4. Odnosi se na raspoloživi kapacitet baterije. Naručitelj mijenja tekst koji glasi: 10% preostalog raspoloživog kapaciteta baterije.

U odgovoru na pitanja od 18.06.2025. godine Naručitelj pojašnjava da od ponuditelja zahtjeva domet sukladno E-SORT 2 protokolu koji uključuje vožnje sa promjenjivim ubrzanjima i kočenjima te uračunava i energiju potrebnu za hlađenje i grijanje. Naručitelj ne prihvaća zahtjev da smanji domet na 300 km na početku životnog vijeka i na min. 260 km na kraju jamstvenog roka baterije bez uvjeta s 10% preostalog raspoloživog kapaciteta baterije zbog toga što će autobusi prometovati na pretežno ravničarskoj liniji.

Zainteresirani gospodarski subjekt još jednom naglašava da E-SORT 2 protokol predstavlja: standardizirani testni ciklus na cesti koji je razvilo Međunarodno udruženje javnog prijevoza (UITP) za mjerenje potrošnje energije autobusa, posebno električnih i plug-in hibridnih autobusa. Dizajniran je kako bi pružio dosljedan i ponovljiv način procjene potrošnje energije autobusa i dometa s nultom emisijom. Protokol E-SORT proširenje je izvornog SORT protokola, s posebnim naglaskom na potrošnju energije električnih vozila i E-SORT 2 protokol ne uzima u obzir održavanje termalnog komfora (hlađenje i grijanje) u autobusu i ne uzima u obzir efekt starenja baterija već se dobiveni rezultati odnose samo na trenutak testiranja autobusa (početak životnog vijeka autobusa). S obzirom da Naručitelj u točki 25.7 navodi sljedeće: „Uz ponudu se dostavlja i Protokol ispitivanja s rezultatima mjerenja potrošnje električne energije na cestama prema SORT 2 testu za ponudeni autobus.“ Molimo naručitelja za potvrdu da će prihvatiti dostavu E-SORT 2 protokola kako je gore pojašnjeno (bez održavanje termalnog komfora i bez uzimanja u obzir efekta starenja baterija). Ukoliko Naručitelj inzistira na izračunu potrošnje električne energije koji uzima u obzir i održavanje termalnog komfora u autobusu tada molimo Naručitelja da prihvati kao dodatak E-SORT 2 protokolu i izračun prosječne potrošnje električne energije i dometa proizvođača autobusa na početku životnog vijeka (BoL) koji uzima u obzir i održavanje termalnog komfora u temperaturnom rasponu od  $-5$  do  $+30$  stupnjeva celzijusa i da odustane od zahtjeva za 10% preostalog raspoloživog kapaciteta baterije i da prihvati i 10% preostalog instaliranog kapaciteta baterije s obzirom da se baterije ne koriste u 100%-om kapacitetu.

### **Odgovor:**

Naručitelj djelomično prihvaća prijedlog GS-a i pojašnjava da prihvaća ispitivanje potrošnje energije i dometa autobusa prema E-SORT 1 protokolu umjesto E-SORT 2 protokolu koji je definiran od strane UITP-a, uz potvrdu da se radi o rezultatima bez uključivanja grijanja i hlađenja te da ne uzima u obzir efekt starenja baterija. Rezultati se odnose na trenutne performanse testiranog vozila.

S obzirom da E-SORT 1 ne uključuje grijanje/hlađenje, Naručitelj uz E-SORT 1 protokol zahtijeva i dodatno izvješće/procjenу proizvođača o očekivanom realnom dometu autobusa u uvjetima održavanja termalnog komfora (temperatura  $-5^{\circ}\text{C}$  do  $+30^{\circ}\text{C}$ ), izrađeno na temelju podataka iz eksploatacije ili simulacija.

Naručitelj zadržava zahtjev za 10% preostalog raspoloživog kapaciteta baterije, a ne 10%

instaliranog kapaciteta, jer se upravo raspoloživi kapacitet koristi za izračun realnog dometa.

Instalirani kapacitet uključuje i rezervu koju BMS (Battery Management System) ne dopušta koristiti, pa bi korištenje 10% instaliranog kapaciteta dovelo do pogrešne percepcije o dometu vozila u stvarnoj eksploataciji.

Potencijalno smanjenje dometa zbog starenja baterije ponuditelj kompenzira jamstvom na bateriju. Jamstvo mora osigurati da vozilo tijekom cijelog jamstvenog roka ima mogućnost ispunjavanja propisanih operativnih zahtjeva.

---

**Šifra upita:** A4F

**Upit poslan:** 22.06.2025 21:22:08

**Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:**

- Opis predmeta nabave
- Tehničke specifikacije predmeta
- Kriteriji za kvalitativni odabir gospodarskog subjekta
- Kriteriji za odabir ponude
- Odabir vrste postupka / tehnike / instrumenta
- Rokovi definirani u dokumentaciji o nabavi
- Sredstvo jamstva za ozbiljnost ponude
- Upute za izradu i predaju ponuda
- Drugo

**Pitanje:**

Zahtjev za izmjenama, dopunama i pojašnjenjima dokumentacije o nabavi električnih baterijskih autobusa u sklopu modernizacije voznog parka GPP Osijek po grupama, evidencijski broj nabave VV – RO – 002EU/2025, naručitelj GPP d.o.o.

1. Točkom 2. dokumentacije o nabavi, dio II, Upute za ponuditelje, pri promjeni cijene redovnog održavanja vozila određeno je da se učinak inflacije/deflacije na cijenu održavanja primjenjuje u narednih 12 mjeseci, a kod povećanja cijene rezervnih dijelova određeno je da se učinak primjenjuje za narednu godinu ugovora pa zahtijevamo da se učinak povećanja cijene rezervnih dijelova primjenjuje u narednih 12 mjeseci kao i kod učinka inflacije/deflacije.

2. Točkom 4.5. dokumentacije o nabavi, dio II, Upute za ponuditelje određeno je da odabrani ponuditelj mora prije isporuke raspolagati servisnim centrom na udaljenosti od najviše 50

kilometara od sjedišta naručitelja što predstavlja ograničenje tržišnog natjecanja jer onemogućava sudjelovanje u postupku ponuditelja koji servisne centre imaju na većoj udaljenosti pa navedenu odredbu zahtijevamo brisati.

2. Istom točkom određeno je da se uz izjavu o raspolaganju ovlaštenim servisnim centrom dostavlja i nacrt radionice što je nepotrebno jer se u istoj izjavi navodi i da je radionica dimenzija dovoljnih za prihvata vozila te nejasno jer nije navedeno u kojem omjeru je potrebno izraditi navedeni nacrt pa navedeno zahtijevamo brisati.

3. Istom točkom određeno je da naručitelj u svakom slučaju ima pravo i na naknadu štete, a pored toga odabrani ponuditelj odgovara naručitelju i za štetu koju naručitelj zbog nekvalitetno izvršene usluge pretrpi na drugim svojim dobrima prema općim pravilima o odgovornosti za štetu sukladno odredbama Zakona o obveznim odnosima pa zahtijevamo definirati pojam „ druga dobra naručitelja „ ili navedenu odredbu brisati.

O navedenom u prethodnim točkama zahtijevamo uskladiti i tekst ugovora.

4. U točki 5.2.2.3. dokumentacije o nabavi, kriteriji za kvalitativni odabir gospodarskog subjekta kod potvrde autentičnosti traženih dokumenata navedeno je „DA“ pa zahtijevamo u dokumentaciji o nabavi odrediti na koji način se dokazuje autentičnost navedenih dokumenata.

5. Zahtijevamo izmjenu točke 2.2. dokumentacije o nabavi, kriterij za odabir ponude, jamstveni rok na cjelokupno vozilo jamstveni rok na autobus iz razloga jer godine nisu i ne mogu biti jedini mjerodavni kriterij za ocjenjivanje ako ponuditelj ograničava to isto jamstvo i određenom kilometražom. Iz tog razloga predlažemo da se ovaj kriterij boduje na temelju efektivnog trajanja jamstva koje uključuje i godine i ograničenje kilometraže na sljedeći način:

“Jamstveni rok za cijeli autobus boduje se na temelju efektivnog trajanja jamstva, uzimajući u obzir i vremensko razdoblje i ograničenje kilometraže. Efektivno jamstvo računa se kao manja vrijednost između nominalnog broja mjeseci jamstva i broja mjeseci dobivenog dijeljenjem maksimalne kilometraže jamstva s unaprijed definiranom prosječnom godišnjom kilometražom (npr. 60.000 km/god.) te množenjem s 12. Maksimalni broj bodova dodjeljuje se ponudi s najdužim efektivnim jamstvom, dok se ostale ponude boduju proporcionalno.”

Prema tome predlažemo i formulu za bodovanje jamstvenog roka za cijeli autobus:

· Efektivno trajanje jamstva računa se prema sljedećoj formuli:

gdje su:

- Broj mjeseci jamstva – nominalno trajanje jamstva u mjesecima
- Ograničenje kilometara - maksimalna kilometraža na koju jamstvo vrijedi (npr. 200.000 km)
- Prosječna godišnja kilometraža - unaprijed definirana vrijednost (npr. 60.000 km/god.)
-

## Bodovanje

Bodovi se dodjeljuju prema sljedećim kriterijima:

- Maksimalni broj bodova dodjeljuje se ponudi s najdužim efektivnim jamstvom
- Ostale ponude dobivaju bodove proporcionalno prema formuli:

Primjer Ponuda A: 84 mjeseca jamstva, ograničeno na 300.000 km, definirana godišnja kilometraža vozila na 60.000 km

Ponuda B: 48 mjeseci jamstva, bez ograničenja kilometraže

U ovom slučaju, Ponuda A dobiva više bodova jer nudi duže efektivno jamstvo (Ponuda A iznosi efektivnog jamstva 60 mjeseci dok Ponuda B iznosi 48 mjeseci).

## 6. U odnosu na tehničke specifikacije

Ovim putem podnosimo zahtjev za izmjenama, vezano uz tehničku specifikaciju "stražnji prevjes vozila", za koju natječajna dokumentacija propisuje dopušteni raspon od 3.100 mm do 3.540 mm.

Naše vozilo ima stražnji prevjes od 3.550 mm, što je 10 mm iznad propisanog maksimuma. Smatramo da ovo minimalno odstupanje ne utječe na funkcionalnost, sigurnost, ni upravljivost vozila, te argumentiramo sljedeće:

### 1. Tehnički aspekt

Odstupanje od 10 mm nalazi se unutar tipičnih proizvodnih i mjernih tolerancija za vozila ove kategorije.

Takva razlika ne utječe na sposobnost vozila da savladava gradske prometnice, okretišta, niti na rizik od udarca stražnjeg dijela vozila pri prelasku preko prepreka.

Sva ostala tehnička, ekološka i sigurnosna svojstva su u potpunosti usklađena s natječajnim zahtjevima.

### 2. Primjeri iz prakse

U dosadašnjoj praksi javne nabave, kod sličnih minimalnih odstupanja, naručitelji su često uvažavali ovakve zahtjeve kada ne postoji stvaran negativan utjecaj na prometnu funkcionalnost ili sigurnost.

Navodimo da Europska regulativa i industrijska praksa poznaju tolerancije u mjerenju vozila zbog složenosti konstrukcije i izrade.

### 3. Prijedlog i zamolba

Molimo da razmotrite naš zahtjev za dopuštenje ponuđenog stražnjeg prevjesa od 3.550 mm kao prihvatljiv, budući da odstupanje od 10 mm ne kompromitira niti jedan ključan parametar natječaja.

Odbacivanje ponude isključivo zbog minimalnog prekoračenja navedenog uvjeta bi, po našem mišljenju, bilo protivno načelima razmjernosti i tržišnog natjecanja, osobito kad ponuđeno vozilo zadovoljava sve druge uvjete.

Tehničko pojašnjenje – Primjena VDV261 umjesto VDV236

Predmet: Opravdanje korištenja standarda VDV261 umjesto VDV236 za nadzor i upravljanje grijanjem putničkog prostora

Pojašnjenje:

Naš autobus koristi moderni sustav dijagnostike i upravljanja temeljen na standardu VDV261, koji omogućuje daljinsku dijagnostiku, nadzor i upravljanje funkcijama grijanja, klimatizacije i ventilacije putem IP-komunikacije.

Za razliku od VDV236, koji je orijentiran na lokalnu (radioničku) dijagnostiku, VDV261 omogućuje sljedeće funkcionalnosti:

1. Stalni nadzor unutarnje temperature i algoritamsko upravljanje grijanjem ovisno o vanjskoj temperaturi (preko senzora).
2. Automatsko održavanje minimalnih uvjeta definirano logikom sustava:
  - +10 °C kada je vanjska temperatura ispod +5 °C
  - Iznad +10 °C kada je vanjska temperatura +5 °C ili više
3. Zapis i slanje temperaturnih profila u stvarnom vremenu prema nadzornom centru (fleet management).
4. Mogućnost postavljanja praga i regulacije putem daljinskog sučelja (telemetrijski pristup).

Zaključak i zahtjev:

S obzirom da VDV261 funkcionalno nadmašuje VDV236 u aspektima nadzora, automatizacije i bilježenja temperaturnih uvjeta, te istovremeno ispunjava sve propisane temperaturne zahtjeve, smatramo da se ovakav sustav može u potpunosti prihvatiti kao tehnički ekvivalentan i superioran.

Molimo prihvaćanje implementacije temeljem VDV261 standarda, kao važeće alternative.

U odnosu na na odredbu tehničkih specifikacija kojom se zahtijeva ugradnja krovnog otvora na vozilu za prijevoz putnika.

Predmetni zahtjev nije usklađen sa sigurnosnim normama propisanim u međunarodno priznatoj Regulatori UNECE R107, točnije s točkom 7.6.1.12., koja izričito propisuje:

“Otvori se ne smiju ugraditi na mjestima gdje su ugrađeni tehnički sastavni dijelovi koji predstavljaju potencijalnu opasnost za putnike koji upotrebljavaju otvore za spašavanje (npr. visokonaponski sustavi, sustavi koji sadržavaju opasne tekućine i/ili plin itd.).”

U predmetnom natječaju nabavljaju se vozila koja su tehnički koncipirana s:

- klimatizacijskim jedinicama montiranim na krovu, te visokonaponskim baterijskim sustavima, također postavljenima na krovu.

Sukladno navedenom, jasno proizlazi da bi postavljanje krovnog otvora iznad navedenih sustava bilo nezakonito i potencijalno opasno, te bi onemogućilo valjanu EU homologaciju za takvo vozilo u skladu s važećim zakonodavstvom Republike Hrvatske i Europske unije.

Zahtjev za izmjenom dokumentacije

S obzirom na navedeno zahtijevamo sljedeće:

1. Brisanje zahtjeva za obveznom ugradnjom krovnog otvora iz tehničke specifikacije, u dijelu koji se odnosi na vozila koja imaju visokonaponske sustave i/ili druge tehničke komponente na krovu.

Uvidom u natječajnu dokumentaciju, ustanovili smo da se tehničkim specifikacijama zahtijeva širina ulaza za putnička vrata veća od 1100 mm.

Smatramo da je taj zahtjev:

- neopravdan sa stanovišta funkcionalnosti i sigurnosti,
- neusklađen s međunarodnim normama UNECE R107,
- te ima učinak pogodovanja određenim proizvođačima koji proizvode vozila s nadstandardno širokim vratima, a što isključuje vozila uobičajenih gabarita koja su u širokoj uporabi na tržištu EU.

Argumentacija na temelju UNECE R107 regulative

U poglavlju 7.6.4 UNECE Regulative R107 jasno su navedeni svi tehnički zahtjevi koji se odnose na konstrukciju, sigurnost i funkcionalnost vrata. Niti jedna točka (7.6.4.1. – 7.6.4.11.) ne propisuje obvezu šireg ulaza od 1100 mm.

Umjesto toga, regulativa se fokusira na:

- lakoću otvaranja (7.6.4.1),
- položaj upravljačke naprave (7.6.4.2),
- sigurnost mehanizma otvaranja i zatvaranja (7.6.4.3–7.6.4.5),
- vidljivost i nadzor područja vrata (7.6.4.6),
- izbjegavanje ozljeda i zaštitu putnika (7.6.4.7),
- sprječavanje nenamjernog otvaranja (7.6.4.8),
- kutove otvaranja stražnjih vrata (7.6.4.9),

- sprječavanje blokade sigurnosnih izlaza (7.6.4.10),
- i dodatne sigurnosne funkcije poput prekonoćnog zaključavanja (7.6.4.11).

U skladu s navedenim, vozila sa širinom ulaza od 1100 mm:

Ispunjavaju sve tehničke i sigurnosne uvjete, omogućuju pristup osobama s invaliditetom i ugradnju invalidskih rampi, su homologirana za tržište EU i RH, te predstavljaju standard u kategoriji M3 vozila razreda I i II.

Zahtjev za izmjenu natječajne dokumentacije:

1. Brisanje zahtjeva za širinom vrata većom od 1100 mm, osim ako naručitelj može pružiti dokazanu, objektivnu i normativno utemeljenu potrebu za većim dimenzijama.
2. Usklađenje tehničke specifikacije sa standardnim gabaritima i zahtjevima propisanim UNECE R107, odnosno dopuštanje prihvata vozila sa širinom ulaza vrata od najmanje 1100 mm.

Ukoliko se predmetna specifikacija ne izmijeni, ona dovodi u pitanje zakonitost postupka javne nabave i narušava načelo tržišnog natjecanja.

Vezano uz tehnički uvjet za točku 24.2, gdje se eksplicitno zahtijeva upotreba nehrđajućih materijala (npr. nehrđajući čelik), želimo istaknuti sljedeće:

1. Korištenje čeličnih legura s KTL zaštitom je tehnički jednakovrijedno rješenje

Konstrukcija izrađena od visokokvalitetnih čeličnih legura s primjenom kataforetskog lakiranja (KTL), u kombinaciji s dodatnim zaštitnim premazima, u potpunosti ispunjava zahtjeve otpornosti na koroziju, uključujući i traženo jamstvo na 8 godina protiv prohrđavanja.

2. Niži troškovi i jednostavnije održavanje

U slučaju mehaničkog oštećenja karoserije (npr. sudar, udar grane, vandalizam), elementi izrađeni od obične čelične legure znatno su jednostavniji i jeftiniji za popravak. Za razliku od nehrđajućih materijala, nije potrebno posebno zavarivanje (npr. TIG, zaštitna atmosfera), posebni limovi ni specijalizirani servisi.

To doprinosi nižim troškovima održavanja u cijelom životnom vijeku vozila.

3. Neproporcionalan zahtjev pogoduje pojedinim proizvođačima

Zahtijevanje isključivo nehrđajućih materijala sužava tržišno natjecanje i pogoduje ograničenom broju ponuđača, čime se krše osnovna načela Zakona o javnoj nabavi osobito:

- načelo poštene tržišne utakmice,
- načelo jednakog tretmana i nediskriminacije,
- te načelo proporcionalnosti.

Prema propisima o javnoj nabavi naručitelj mora dopustiti upotrebu jednakovrijednih rješenja, dok traženi uvjet (isključivo nehrđajući čelik) nije razmjerno svrsi – posebice ako ponuđač jamči tražene performanse i trajnost.

### **Odgovor:**

1. Naručitelj prihvaća prijedlog gospodarskog subjekta i izmijeniti će odredbe dokumentacije o nabavi.
2. Naručitelj ne prihvaća prijedlog gospodarskog subjekta jer je osim nabave električnih autobusa naručitelju bitna i postprodajna podrška. Naručitelj je omogućio gospodarskim subjektima koji nemaju servisni centar da u roku do isporuke autobusa uspostave odnosno imaju na raspolaganju servisni centar. Veća udaljenost servisnog centra nije prihvatljiva za naručitelja zbog načina punjenja i korištenja električnih autobusa.
2. Naručitelj ostaje kod zahtjeva iz dokumentacije o nabavi jer mu je isto potrebno kao potkrijepa da servisni centar ima potrebne dimenzije za održavanja autobusa. Omjer samog nacрта nije relevantan već je bitno da se iz istoga vide točne dimenzije koje se mogu kasnije i provjeriti na licu mjesta.
3. Radi se izričaju iz Zakona o obveznim odnosima i naručitelj ne prihvaća prijedlog gospodarskog subjekta.
4. Naručitelj će izmijeniti dokumentaciju o nabavi.
5. Naručitelj ostaje kod definiranog načina bodovanja jamstvenog roka iz dokumentacije te ne prihvaća prijedlog gospodarskog subjekt.
6. Naručitelj pojašnjava da ovaj zahtjev nije naveden u tehničkoj specifikaciji za Grupu 1.

Naručitelj ne prihvaća prijedlog GS-a i pojašnjava da standard VDV 261 definira komunikaciju između električnog autobusa i punjača za pre-kondicioniranje u depou dok je autobus priključen na punjač.

Naručitelj pojašnjava da prihvaća tehničko rješenje u točki 4.10 - Sa ili bez krovnog otvora i navodi da dopušta postavljanje baterija i ispod poda vozila.

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a.

Naručitelj pojašnjava da u točki 24.2. od ranije prihvaća korištenje visokokvalitetnih konstrukcijskih čelika zaštićenih od korozije postupkom kateforeze (KTL).

---