

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
C8P	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno
V5B	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno
C1N	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno
P3B	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno
K6T	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno
P5L	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno
K6C	02.06.2025 23:25:45	Prethodno odgovoreno

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

Šifra upita	Postavljeno	Novo/Izmjena
L7M	11.06.2025 14:27:09	Prethodno odgovoreno
Z9U	12.06.2025 10:58:48	Prethodno odgovoreno
P8I	12.06.2025 16:45:28	Prethodno odgovoreno
H2O	17.06.2025 09:20:32	Prethodno odgovoreno
I3H	17.06.2025 09:20:32	Prethodno odgovoreno
H5H	17.06.2025 15:06:54	Prethodno odgovoreno
H8O	18.06.2025 10:42:50	Prethodno odgovoreno
F7J	18.06.2025 15:07:40	Prethodno odgovoreno
B3E	20.06.2025 19:02:12	Prethodno odgovoreno
K8O	20.06.2025 19:02:12	Prethodno odgovoreno
J4B	20.06.2025 19:02:12	Prethodno odgovoreno
Z8C	20.06.2025 19:02:12	Prethodno odgovoreno
F7A	20.06.2025 19:02:12	Prethodno odgovoreno
A4F	22.06.2025 21:22:08	Prethodno odgovoreno
M3K	27.06.2025 08:37:51	Prethodno odgovoreno
R7M	30.06.2025 22:29:47	Prethodno odgovoreno
D1I	30.06.2025 22:29:47	Prethodno odgovoreno
L3F	01.07.2025 07:42:51	Prethodno odgovoreno
U6B	02.07.2025 13:36:50	Novi odgovor

Šifra upita	Postavljeno	Novo/Izmjena
H7T	03.07.2025 10:40:50	Novi odgovor

Šifra upita: C8P

Upit poslan: 02.06.2025 23:25:45

Pošiljatelj 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 ≤ 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 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 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 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: 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 ≤ 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: 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 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. 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: 07N

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 prihvća 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: O1G

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

<i>Minimalni broj referenci</i>	<i>Zahtjev / opis</i>
---------------------------------	-----------------------

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: H20

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: I3H

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: H80

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. POGONSKI SUSTAV

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 neloyalne 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 poštnu 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 prihvća 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

Pošiljatelj 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 mjerenju 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 ponuđeni 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/procjenu 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 mjerenju 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°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 korite 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/procjenu 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: 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 raspologati 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 prihvatanje 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 slijedeći 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 Regulativi 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 kataforeze (KTL).

Šifra upita: M3K

Upit poslan: 27.06.2025 08:37:51

Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:

- Tehničke specifikacije predmeta

Pitanje:

Kao zainteresirani poslovni subjekt, ovime podnosimo zahtjev za izmjenu dokumentacije za nadmetanje.

U važećoj tehničkoj specifikaciji za Grupu 1 naveden je sljedeći zahtjev prema točki 3.2:

"Mjesta za sjedenje: min. 34, od čega najmanje 1 mjesto za osobe s ograničenom pokretljivošću, pristupačna na niskopodnom dijelu; sjedalo za 1,5 osobu računat će se kao jedno mjesto."

Smatramo da je ovaj zahtjev, kako je trenutno definiran, restriktivan i da bi mogao nerazumno ograničiti broj kvalificiranih ponuditelja. Brojanjem sjedala širine 1,5 kao punih sjedala i postavljanjem fiksnog minimalnog broja (34), specifikacija favorizira određene rasporede i dizajne vozila koji možda ne odražavaju raznolikost tehnički adekvatnih i pravno usklađenih rješenja dostupnih na tržištu.

Ovaj pristup potkopava načelo slobodne konkurencije kako je propisano važećim direktivama EU o javnoj nabavi i hrvatskim zakonom o javnoj nabavi. Posebno, može isključiti vozila koja inače zadovoljavaju sve tehničke, sigurnosne i standarde pristupačnosti, ali su dizajnirana s drugačijim rasporedom sjedenja zbog specifikacija proizvođača ili optimizacije za udobnost i pristupačnost putnika.

Stoga s poštovanjem molimo klijenta da izmijeni zahtjev kako slijedi:

"Sjedala: minimalno 30 sjedala, uključujući barem 1 sjedalo prilagođeno osobama s invaliditetom u niskopodnom dijelu; sjedala za 1,5 osoba neće se računati kao puna sjedala."

Ova prilagodba bi održala osnovne funkcionalne zahtjeve klijenta, a istovremeno bi osigurala da se može podnijeti širi raspon tehnički ispunjavajućih i konkurentnih ponuda. Također, ponuda bi bila bolje usklađena s načelima proporcionalnosti, jednakog tretmana i najšire moguće konkurencije.

Cijenimo vašu pažnju posvećenu ovom zahtjevu.

Odgovor:

Naručitelj djelomično prihvaća prijedlog GS-a i smanjuje broj sjedećih mjesta na minimalno 30, ali ostaje pri zahtjevu da sjedalo širine za 1,5 osobu računa kao jedno (1) sjedeće mjesto u ukupnom broju mjesta za sjedenje.

Naručitelj povećava broj stajaćih mjesta na minimalno 35, čime ukupni kapacitet ostaje isti ili veći.

Šifra upita: R7M

Upit poslan: 30.06.2025 22:29:47

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 25.7 i točkom 26.2 traži sljedeće:

25.7. Uz ponudu se dostavlja i Protokol ispitivanja s rezultatima mjerenja potrošnje električne energije na cestama prema E-SORT 1 testu za ponuđeni autobus. 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.

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 s 10% preostalog raspoloživog kapaciteta baterije prema E-SORT 1 mjerenju potrošnje energije

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 (klіma 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.

U odgovoru na pitanja od 25.06.2025. godine Naručitelj između ostalog navodi i sljedeće: „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/procjenu proizvođača o očekivanom realnom dometu autobusa u uvjetima održavanja termalnog komfora (temperatura -5°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.

Potencijalni ponuditelj ukazuje da E-SORT 1 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 koji simulira teže uvjete rade nego E-SORT 2 (učestalije stajanje, manja brzina kretanja) što dodatno utječe na povećanu potrošnju električne energije i smanjenje dometa. U uvjetima prometovanja Naručitelj navodi sljedeće: prosječna brzina kretanja autobusa, prijevozna, s vremenima provedenim na stajalištima je 20,03 km/h. Za E-SORT 1 prosječna brzina je 12,1 km/h što nije u skladu sa uvjetima prometovanja Naručitelja

Shodno tome molimo Naručitelja za sljedeće:

1. smanjenje prosječne brzina na 12,1 km/h (prema E-SORT 1) i smanjenje dnevne kilometraže a 240 km (20 sati x 12,1 km/h)
2. Molimo Naručitelja za pojašnjenje dali se izračunom iz točke 25.7 dokazuje domet iz točke 26.2 ili je za točku 26.2 potrebno dostaviti dodatni izračun ?

3. Molimo Naručiitelja da izbacii zahtjev za 10% preostalog raspoloživog kapaciteta baterije jer dodatno umanjuje raspoloživu energiju. Kako i sam Naručiitelj navodi razlike između instaliranog i raspoloživog kapaciteta upravo postoji kako bi se sa BMS-om reguliralo optimalno korištenje baterije. Ovakvim zahtjevom se direktno stavlja u nepovoljniji položaj ponuditelje koji imaju baterije koje omogućavaju iskoristivost do 90% jer umanjuje ukupni raspoloživi kapacitet za dodatnih 10%. Naručiitelj u tehničkim zahtjevima propisuje sustave upozoravanja vozača na rezervu baterije kao i sustave za smanjenje potrošnje baterije ukoliko je u kritičnom stanju te stoga ne postoji niti jedan opravdani razlog zbog čega se traži 10% preostalog raspoloživog kapaciteta baterije. Također E-SORT 1 protokol ne predviđa izračun potrošnje sa umanjnjem raspoloživog kapaciteta baterije

4. Navod naručiitelja da Ponuditelj treba zamjenom baterija u jamstvenom roku osigurati traženi domet je finansijski neizvediva pogotovo uzimajući u obzir procijenjenu vrijednost nabave koji je Naručiitelj definirao. Nadalje u točkama 26.7 i 26.8 Naručiitelj jasno definira sljedeće:

26.7 Vrijednost raspoložive energije (Ed) mora činiti najmanje 70% nazivne vrijednosti energije tijekom jamstvenog roka za pogonske baterije.

26.8 Ukoliko u jamstvenom roku zdravlje baterije (SoH) padne ispod 70%, Naručiitelj će omogućiti zamjenu pojedinačnih baterija (paketa) čija se energija zbraja novima, umjesto zamjene cjelokupnog spremnika energije.

Zahtjevi za domet koje postavlja Naručiitelj nisu izvedivi ni sa 100% SoH baterijetj. Na početku životnog vijeka

5. Molimo Naručiitelja za potvrdu da se dodatno izvješće/procjenu 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 odnosi na prosječni domet u temperaturnom rasponu od -5°C do +30°C

Odgovor:

1. Naručiitelj pojašnjava da prihvaća ispitivanje potrošnje energije i dometa autobusa prema E-SORT 2 protokolu koji je definiran od strane UITP-a, te s time zadržava prosječnu brzinu kretanja autobusa od 20,03 km/h.

Istovremeno, Naručiitelj zahtijeva da deklarirani minimalni domet autobusa bude 300 km, umjesto prethodno predviđenih 240 km.

2. Izračun dometa prema točki 25.7 smatra se validnim dokazom ispunjenja zahtjeva za domet iz točke 26.2.

3. Naručiitelj prihvaća prijedlog GS-a.

4. Naručiitelj prihvaća prijedlog GS-a.

5. Naručiitelj pojašnjava da izvješće proizvođača o očekivanom realnom dometu treba obuhvatiti prosječni domet autobusa u temperaturnom rasponu od -5°C do +30°C, uz održavanje termalnog komfora.

Šifra upita: D11

Upit poslan: 30.06.2025 22:29:47

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 25.7 i točkom 26.2 traži sljedeće:

25.7 Uz ponudu se dostavlja i Protokol ispitivanja s rezultatima mjerenja potrošnje električne energije na cestama prema E-SORT 1 testu za ponuđeni autobus. Naručitelj uz E-SORT 1 protokol zahtijeva i dodatno izvješće/procenu 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.

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 s 10% preostalog raspoloživog kapaciteta baterije prema E-SORT 1 mjerenju potrošnje energije

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.

U odgovoru na pitanja od 25.06.2025. godine Naručitelj između ostalog navodi i sljedeće: „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.

Potencijalni ponuditelj ukazuje da E-SORT 1 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 koji simulira teže uvjete rade nego E-SORT 2 (učestalije stajanje, manja brzina kretanja) što dodatno utječe na povećanu potrošnju električne energije i smanjenje dometa. U uvjetima prometovanja Naručitelj navodi sljedeće: prosječna brzina kretanja autobusa, prijevozna, s vremenima provedenim na stajalištima je 20,03 km/h. Za E-SORT 1 prosječna brzina je 12,1 km/h što nije u skladu sa uvjetima prometovanja Naručitelja

Shodno tome molimo Naručitelja za sljedeće:

1. smanjenje prosječne brzina na 12,1 km/h (prema E-SORT 1) i smanjenje dnevne kilometraže a 240 km (20 sati x 12,1 km/h)
2. Molimo Naručitelja za pojašnjenje dali se izračunom iz točke 25.7 dokazuje domet iz točke 26.2 ili je za točku 26.2 potrebno dostaviti dodatni izračun ?
3. Molimo Naručitelja da izbací zahtjev za 10% preostalog raspoloživog kapaciteta baterije jer dodatno umanjuje raspoloživu energiju. Kako i sam Naručitelj navodi razlike između instaliranog i raspoloživog kapaciteta upravo postoji kako bi se sa BMS-om reguliralo optimalno korištenje baterije. Ovakvim zahtjevom se direktno stavlja u nepovoljniji položaj ponuditelje koji imaju baterije koje omogućavaju iskoristivost do 90% jer umanjuje ukupni raspoloživi kapacitet za dodatnih 10%. Naručitelj u tehničkim zahtjevima propisuje sustave upozoravanja vozača na rezervu baterije kao i sustave za smanjenje potrošnje baterije ukoliko je u kritičnom stanju te stoga ne postoji niti jedan

opravdani razlog zbog čega se traži 10% preostalog raspoloživog kapaciteta baterije. Također E-SORT 1 protokol ne predviđa izračun potrošnje sa umanjenjem raspoloživog kapaciteta baterije

4. Navod naručitelja da Ponuditelj treba zamjenom baterija u jamstvenom roku osigurati traženi domet je financijski neizvediva pogotovo uzimajući u obzir procijenjenu vrijednost nabave koji je Naručitelj definirao. Nadalje u točkama 26.7 i 26.8 Naručitelj jasno definira sljedeće:

26.7 Vrijednost raspoložive energije (E_d) mora činiti najmanje 70% nazivne vrijednosti energije tijekom jamstvenog roka za pogonske baterije.

26.8 Ukoliko u jamstvenom roku zdravlje baterije (SoH) padne ispod 70%, Naručitelj će omogućiti zamjenu pojedinačnih baterija (paketa) čija se energija zbraja novima, umjesto zamjene cjelokupnog spremnika energije.

Zahtjevi za domet koje postavlja Naručitelj nisu izvedivi ni sa 100% SoH baterije. Na početku životnog vijeka

5. Molimo Naručitelja za potvrdu da se dodatno izvješće/procjenu proizvođača o očekivanom realnom dometu autobusa u uvjetima održavanja termalnog komfora (temperatura -5°C do $+30^{\circ}\text{C}$), izrađeno na temelju podataka iz eksploatacije ili simulacija odnosi na prosječni domet u temperaturnom rasponu od -5°C do $+30^{\circ}\text{C}$

Odgovor:

1. Naručitelj pojašnjava da prihvaća ispitivanje potrošnje energije i dometa autobusa prema E-SORT 2 protokolu koji je definiran od strane UITP-a, te s time zadržava prosječnu brzinu kretanja autobusa od 20,03 km/h.

Istovremeno, Naručitelj zahtijeva da deklarirani minimalni domet autobusa bude minimalno 275 km, umjesto prethodno predviđenih 240 km.

2. Izračun dometa prema točki 25.7 smatra se validnim dokazom ispunjenja zahtjeva za domet iz točke 26.2.

3. Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a.

4. Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a.

5. Naručitelj pojašnjava da izvješće proizvođača o očekivanom realnom dometu treba obuhvatiti prosječni domet autobusa u temperaturnom rasponu od -5°C do $+30^{\circ}\text{C}$, uz održavanje termalnog komfora.

Šifra upita: L3F

Upit poslan: 01.07.2025 07:42:51

Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:

- Tehničke specifikacije predmeta

Pitanje:

PRIMJEDBE NA TEHNIČKE SPECIFIKACIJE – ELEKTRIČNI AUTOBUS GRUPA 2

Poštovani,

kao zainteresirani gospodarski subjekt, ovim putem iznosimo primjedbe na pojedine dijelove tehničkih specifikacija iz dokumentacije o nabavi za električne autobuse, te predlažemo izmjene kako slijedi:

1. Međusovinski razmak (osovinski razmak)

Trenutni zahtjev: 4100 mm do 4500 mm

Predložena izmjena: 4100 mm do 4700 mm

Argumentacija:

- Širi tržišni natječaj: Povećanjem gornje granice međusovinskog razmaka na 4700 mm omogućuje se sudjelovanje većeg broja proizvođača čiji modeli električnih autobusa zadovoljavaju sve ostale tražene uvjete, ali imaju nešto veći međusovinski razmak.
- Tehničke i sigurnosne norme: Svi autobusi s međusovinskim razmakom do 4700 mm zadovoljavaju europske sigurnosne i tehničke norme, a povećani razmak može pozitivno utjecati na stabilnost vozila i udobnost putnika.
- Funkcionalna prilagodba: U praksi, međusovinski razmak do 4700 mm ne utječe negativno na manevarske sposobnosti vozila u urbanim sredinama, a omogućuje bolje iskorištenje unutarnjeg prostora i veću fleksibilnost u dizajnu vozila.
- Izbjegavanje diskriminacije: Ograničavanje gornje granice na 4500 mm neopravdano favorizira određene proizvođače, čime se smanjuje tržišno natjecanje i može dovesti do viših cijena.

2. Prednji prevjes

Trenutni zahtjev: minimalno 2200 mm

Predložena izmjena: minimalno 2180 mm

Argumentacija:

- Minimalna razlika: Razlika od 20 mm ne utječe na funkcionalnost, sigurnost niti manevarske sposobnosti autobusa.
- Standardni modeli: Na tržištu postoje modeli renomiranih proizvođača s prednjim prevjesom od 2180 mm koji zadovoljavaju sve europske sigurnosne i tehničke standarde.

- Veća konkurencija: Smanjenjem minimalnog zahtjeva omogućuje se sudjelovanje većeg broja proizvođača, čime se potiče konkurentnost i potencijalno snižava cijena nabave.
- Neutemeljeno ograničenje: Ne postoje tehnički opravdani razlozi zašto bi minimalni prednji prevjes morao biti točno 2200 mm, a ne 2180 mm.

3. Stražnji prevjes

Trenutni zahtjev: minimalno 2590 mm

Predložena izmjena: minimalno 2000 mm

Argumentacija:

- Fleksibilnost dizajna: Smanjenjem minimalnog zahtjeva na 2000 mm omogućuje se sudjelovanje autobusa s kompaktnijim stražnjim prevjesom, što može biti prednost u urbanim sredinama s uskim prometnicama i zahtjevnim manevrima.
- Sigurnost i kapacitet: Autobusi sa stražnjim prevjesom od 2000 mm zadovoljavaju sve sigurnosne i tehničke propise, a smanjenje prevjesa ne utječe negativno na kapacitet ili funkcionalnost vozila.
- Povećanje konkurencije: Trenutni zahtjev od 2590 mm neopravdano isključuje velik broj vozila koja su u svakodnevnoj uporabi u europskim gradovima, čime se smanjuje tržišna konkurencija.
- Prilagodba potrebama korisnika: Kraći stražnji prevjes može omogućiti bolje prilagođavanje vozila specifičnim uvjetima prometne infrastrukture naručitelja.

ZAKLJUČAK

Predlažemo da naručitelj izmijeni tehničke specifikacije na način da:

- Međuosovinski razmak iznosi od 4100 mm do 4700 mm
- Minimalni prednji prevjes bude 2180 mm
- Minimalni stražnji prevjes bude 2000 mm

Ovim izmjenama omogućuje se širi tržišni natjecaj, povećava konkurentnost, te se izbjegava diskriminacija pojedinih proizvođača, a naručitelj dobiva mogućnost odabira optimalnog vozila prema svojim potrebama.

Odgovor:

Naručitelj prihvaća prijedloge GS-a.

Šifra upita: U6B

Upit poslan: 02.07.2025 13:36:50

Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:

- Tehničke specifikacije predmeta

Pitanje:

U trenutnoj dokumentaciji, za Grupu 2. točke 2.5 do 2.7 zahjete su na sljedeći način:

„2.5 Međuosovinski razmak od 4.100 mm - 4.500 mm

2.6 Prednji prevjes minimalno 2.200 mm

2.7 Stražnji prevjes minimalno 2.590 mm,,

Naš dostupni model ima sljedeće parametre

2.5 Međuosovinski razmak -4550 mm

2.6 Prednji prevjes minimalno- 2000 mm

2.7 Stražnji prevjes minimalno -2280 mm

Unatoč ovom manjem odstupanju a koje je u okvirima **Pravilnika o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama shodno članku 12**, vozilo u potpunosti ispunjava sve ostale funkcionalne i operativne zahtjeve navedene u natječajnoj dokumentaciji, uključujući kapacitet, pristupačnost, upravljivost i emisije.

Smatramo da je trenutno ograničenje nepotrebno usko i da mu nedostaje jasno opravdanje u smislu funkcionalnih ili pravnih ograničenja. Takvo strogo dimenzijsko ograničenje može neopravdano isključiti visokokvalitetna i usklađena vozila, smanjujući razinu konkurencije i proturječeći načelima jednakog tretmana, nediskriminacije i proporcionalnosti, kako je navedeno i u direktivama EU o javnoj nabavi i u hrvatskom Zakonu o javnoj nabavi.

Predložena promjena:

Stoga predlažemo reviziju zahtjeva za Grupu 2 na sljedeći način:

2.5 Međuosovinski razmak od 4.100 mm - 4.550 mm

2.6 Prednji prevjes minimalno 2.000 mm

2.7 Stražnji prevjes minimalno 2.280 mm

Ova prilagodba omogućila bi šire sudjelovanje na tržištu i osigurala da vozila koja nude jednake ili bolje performanse i udobnost putnika ne budu isključena zbog marginalne razlike u dimenzijama.

Zahvaljujemo vam na razmatranju ovog zahtjeva i ostajemo dostupni za sva daljnja pojašnjenja ili prateću tehničku dokumentaciju

Odgovor:

Naručitelj prihvaća prijedlo GS-a.

Šifra upita: H7T

Upit poslan: 03.07.2025 10:40:50

Pošiljatelj upita je naznačio da se upit odnosi na:

- Tehničke specifikacije predmeta

Pitanje:

S obzirom na opseg dokumentacije, detaljnu analizu koju zahtijevaju tehničke specifikacije te na tijek rasprave s našim dobavljačima, ljubazno tražimo produljenje roka za dostavu ponuda kako bismo osigurali da ponude budu pripremljene i dostavljene na potpun i točan način. U tom kontekstu naglašavamo da će produljenje roka za dostavu ponuda do 09.08.2025. omogućiti dostavu kvalitetnijih i konkurentnijih ponuda.

Također, molimo Vas da u obzir uzmete sljedeće prijedloge:

GRUPA 1 – ELEKTRIČNI AUTOBUSI SOLO – GRADSKI – NISKOPODNI

1. U dokumentu „Tehničke specifikacije_GRUPA 1_3.Izmjena“, u stavku 2. Dimenzije i težine autobusa, u podstavku 2.5 naveden je međuosovinski razmak od 5.900 mm – 6.200 mm. „Međuosovinski razmak vozila koje planiramo ponuditi iznosi 5.805 mm, što je izvan definiranog raspona od 5.900–6.200 mm iz tehničkih specifikacija. Međutim, vozilo u potpunosti udovoljava specifikacijama u pogledu svih tehničkih karakteristika te ima sposobnost učinkovite i sigurne vožnje čak i na uskim gradskim prometnicama i područjima zahvaljujući visokoj upravljivosti. Trenutno ograničenje međuosovinskog razmaka navedeno u tehničkim specifikacijama nije utemeljeno na objektivnim tehničkim osnovama i ograničava sudjelovanje u natječaju isključujući mnoga prikladna vozila koja se široko koriste u sektoru. U tom okviru tražimo i zahtijevamo da se navedeni tehnički kriterij revidira u skladu sa stvarnim stanjem na tržištu kako bi se osigurali konkurentnost i ravnopravni uvjeti sudjelovanja.

2. U dokumentu „Tehničke specifikacije_GRUPA 1_3.Izmjena“, u stavku 5. Vrata, u podstavku 5.2 navedeno je sljedeće: „Vozilo treba biti opremljeno s troja vrata. Sva vrata moraju biti dvokrilna minimalne širine 1.100 mm, sva opremljena mehanizmom za automatsko povratno otvaranje koji štiti putnika od priklještenja (okretanj vrata pri zatvaranju i otvaranje pri otporu). Nalaze se s desne strane autobusa“ Ovim putem potvrđujemo da predloženi dizajn vozila osigurava usklađenost s navedenim zahtjevima, pri čemu sve širine vrata zadovoljavaju propisani minimum od 1.100 mm, mjereno „od karoserije do karoserije“ (body-to-body). Nema ograničenja u pogledu metode mjerenja. Stoga će se traženo mjerenje provoditi prema metodi „od karoserije do karoserije“. Molimo vas da potvrdite je li navedena metoda mjerenja ispravna.

GRUPA 2 - ELEKTRIČNI AUTOBUSI MIDI – GRADSKI

1. U dokumentu „Tehničke specifikacije_GRPUPA 2_2. Izmjena“, u stavku 2. Dimenzije i težine autobusa, u podstavku 2.5. naveden je međuosovinski razmak od 4.100 mm – 4.500 mm. Međuosovinski razmak vozila koje planiramo ponuditi iznosi 4.600 mm, što je izvan raspona definiranog u tehničkim specifikacijama predmetnog natječaj. Međutim, vozilo u potpunosti udovoljava svim tehničkim zahtjevima te ima sposobnost učinkovite i sigurne vožnje čak i na uskim gradskim prometnicama i područjima zahvaljujući visokoj upravljivosti. Smatramo da trenutno ograničenje međuosovinskog razmaka, kako je navedeno u tehničkim specifikacijama, nije utemeljeno na objektivnim tehničkim osnovama te isključuje mnoga prikladna vozila koja se široko koriste u sektoru, čime se ograničava sudjelovanje u natječaju. U tom okviru, kako bi se osigurali konkurentnost i ravnopravni uvjeti sudjelovanja, ljubazno tražimo i zahtijevamo da se predmetni tehnički kriterij revidira u skladu sa stvarnim stanjem i praksom u sektoru.

2. U dokumentu „Tehničke specifikacije_GRPUPA 2_2. Izmjena“, u stavku 2. Dimenzije i težine autobusa, u podstavku 2.4 navedeno je: „2.4 Visina putničkog prostora: minimalno 2.000 mm“. UNECE Pravilnik br. 107 (Jedinstvene odredbe o homologaciji vozila kategorije M2 ili M3) propisuje da unutarnja visina autobusa koji se koriste za prijevoz putnika mora biti dovoljna u područjima s velikim prometom putnika. Djelomična odstupanja dopuštena su u područjima poput nagiba krova i prolaza za tehničku opremu. S obzirom na zahtjev minimalne unutarnje visine od 2.000 mm naveden u tehničkim specifikacijama, želimo napomenuti da vozilo koje nudimo u većem dijelu zadovoljava ovaj zahtjev, pri čemu visina unutrašnjeg prostora pada na približno 1.950 mm samo u ograničenim područjima poput nagiba krova, kanala HVAC sustava i prijelaznih konstrukcijskih dijelova. Željeli bismo istaknuti da ova situacija ne utječe na udobnost unutrašnjeg prostora vozila niti na slobodu kretanja putnika te da je usklađena s međunarodnim propisima. Iz navedenih razloga, molimo da se konfiguracija vozila koje nudimo smatra funkcionalnom, sigurnom i usklađenom s propisima; da se navedeno odstupanje ocijeni kao manje odstupanje te da nas obavijestite je li takvo rješenje prihvatljivo.

3. U dokumentu „Tehničke specifikacije_GRPUPA 2_2. Izmjena“, u stavku 5. Vrata, u podstavku 5.3 navedeno je sljedeće: „Vozilo mora imati najmanje jedna vrata kroz koja se mogu kretati korisnici invalidskih kolica, efektivna širina dvokrilnih vrata je min. 1200 mm.“ Ovim putem potvrđujemo da predloženi dizajn vozila osigurava usklađenost s gore navedenim zahtjevima, pri čemu sve širine vrata zadovoljavaju propisani minimum od 1.200 mm, mjereno „od karoserije do karoserije“ (body-to-body). Ne postoje ograničenja u vezi s metodom mjerenja. Stoga će se traženo mjerenje provoditi prema metodi „od karoserije do karoserije“ (body-to-body). Molimo vas da potvrdite je li navedena metoda mjerenja ispravna.

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 te smatra da su svi gospodarski subjekti imali dovoljno vremena da se informiraju i upoznaju sa predmetom i uvjetima nabave.

Naručitelj posebno ističe da bi produljenje roka za dostavu ponuda dovelo do povrede načela jednakog tretmana među gospodarskim subjektima, jer bi se produljenjem roka gospodarskom subjektu koji nije ažurno pratio navedeno nadmetanje dala neopravdana prednost nasuprot gospodarskom subjektu koji je aktivno sudjelovao pitanjima i zahtjevima u prethodnom savjetovanju i u samom roku za pripremu ponuda i možebitno već i odradio određene pripreme radnje (zahtjev za izdavanje jamstva i sl.).

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.

GRUPA 1

1. Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a.
2. Naručitelj pojašnjava da minimalna širina vrata mora biti najmanje 1.100 mm, mjereno kao efektivna širina prolaza između unutarnjih površina okvira vrata, bez uključivanja karoserijskih elemenata.

GRUPA 2

1. Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a.
2. Naručitelj prihvaća prijedlog i pojašnjava da minimalna visina putničkog prostora mora biti 2.000 mm u glavnim zonama kretanja putnika (hodnik duž cijelog vozila, ulazna i izlazna vrata i prostor za stajanje), s dopuštenim smanjenjima na minimalno 1.950 mm u tehničkim zonama (HVAC, prijelaznih konstrukcijskih dijelova) u skladu s UNECE R107.

Odstupanja ne smiju ometati slobodu kretanja putnika niti funkcionalnost unutrašnjeg prostora.

3. Naručitelj pojašnjava da minimalna širina vrata mora biti najmanje 1.200 mm, mjereno kao efektivna širina prolaza između unutarnjih površina okvira vrata, bez uključivanja karoserijskih elemenata.
-