



Διεύθυνση Υλικών, Προμηθειών & Μεταφορών

Λεωφ. Συγγρού 98 – 100, 117 41 Αθήνα

ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΕΙΣ Νο.1 ΔΙΑΚΗΡΥΞΗΣ 5 1 5 9 0 1

Αντικείμενο Διαγωνισμού: Προμήθεια εξοπλισμού και υπηρεσιών τηλεματικής οχημάτων της ΔΕΔΔΗΕ Α.Ε.

ΣΕΛ./ ΠΑΡ.	ΖΗΤΟΥΜΕΝΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ-ΕΡΩΤΗΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	ΑΠΑΝΤΗΣΗ
7.1.2.1.2	Στην παράγραφο 7.1.2.1.2 του τεύχους Διακήρυξης ως κριτήριο επαγγελματικής και τεχνικής ικανότητας απαιτείται ο υποψήφιος ανάδοχος να: " <i>Να διαθέτει Πανελλαδική Τεχνική Υποστήριξη από νομό σε όλη την Επικράτεια. Ο προσφέρων θα πρέπει να βεβαιώσει τα ανωτέρω με Υπεύθυνη Δήλωση που θα επισυνάψει στην Τεχνική Προσφορά του και αποδεικτικό συνεργασίας που θα υποβάλει σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο Ε.2 του Παραρτήματος 8 (Δικαιολογητικό Προσωρινού Αναδόχου) της παρούσας</i>".	Αυτή η απαίτηση περιορίζει τον ανταγωνισμό αφού αποκλείει στο σύνολό τους τις εταιρείες τηλεματικής διαχείρισης στόλου οχημάτων που είναι το κυρίως αντικείμενο του προκηρυσσόμενου έργου. Η συνήθης πρακτική είναι η υποστήριξη των έργων τηλεματικής από τους αναδόχους να πραγματοποιείται είτε με τους δικούς της εργαζόμενους - τεχνικούς (εκτός έδρας αποστολή) είτε με υπεργολάβους τεχνικούς όμορων νομών. Επισυροσθέτως, η αναθέτουσα διασφαλίζεται αφού στους όρους της προκήρυξης συμπεριλαμβάνονται τόσο συγκεκριμένοι χρόνοι αποκατάστασης βλαβών όσο και ρήτρες μη έγκαιρης αποκατάστασης. Παρακαλούμε να επανεξετάσετε την αναγκαιότητα αυτού του όρου.	Η απαίτηση είναι σαφής και δεν τυγχάνει διευκρίνισης.
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ο 6	Στην τεχνική περιγραφή του τεύχους Διακήρυξης ζητείται να πραγματοποιείται προγραμματισμός δρομολογίων	Ποιος είναι ο απαιτούμενος τρόπος εισαγωγής δεδομένων όπως σημείων προς επίσκεψη και παράμετροι αυτών (χρονικά παράθυρα, χρόνος εξυπηρέτησης, κτλ.) στην εφαρμογή ώστε στη συνέχεια να πραγματοποιείται προγραμματισμός δρομολογίων; Παρακαλώ ενημερώστε μας αν η εισαγωγή θα πραγματοποιείται χειροκίνητα με data entry των	Η εισαγωγή δεδομένων και ο προγραμματισμός δρομολογίων θα πρέπει να είναι αυτοματοποιημένος.

		δεδομένων αυτών.	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	Στο κεφάλαιο 1 του τεύχους Διακήρυξης περιγράφεται πως: "Όταν ο οδηγός ενεργοποιήσει τον κινητήρα αλλά δεν επιλέξει κάποια εφαρμογή του MOT τότε η συσκευή θα πρέπει να ενεργοποιεί αυτόματα το λογισμικό πλοήγησης μετά από ένα μικρό χρονικό διάστημα (πχ. μετά από 30 δευτερόλεπτα).	Παρακαλώ προσδιορίστε μας ποια είναι η ζητούμενη λειτουργικότητα (ενεργοποίηση λογισμικού πλοήγησης)	Αν ο οδηγός δεν ταυτοποιηθεί στην εφαρμογή του αναδόχου η φορητή συσκευή θα πρέπει να λειτουργεί σαν συσκευή πλοήγησης.
4.1.1	Στην παράγραφο 4.1.1 του τεύχους Διακήρυξης αναφέρεται πως η ταυτοποίηση οδηγού θα γίνεται μέσω ειδικού πληκτρολογίου	Στη σελίδα 86 στον πίνακα με τα τεχνικά χαρακτηριστικά της μονάδας τηλεματικής αναφέρεται πως η ταυτοποίηση του οδηγού μπορεί να γίνει με χρήση πληκτρολογίου ή με i-button. Παρακαλώ επιβεβαιώστε μας ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί μια από τις 2 μεθόδους (πληκτρολόγιο ή i-button).	Η χρήση i-button θεωρείται αποδεκτή λύση για την ταυτοποίηση του οδηγού. Αν ο υποψήφιος ανάδοχος επιλέξει αυτή την μέθοδο θα πρέπει να παραδώσει 5.000 i-button κλειδιά.
4.1.1		Στην παρ. 4.1.1 του Παραρτήματος Νο 11 αναφέρετε ότι η ταυτοποίηση του οδηγού θα γίνεται μέσω ειδικού πληκτρολογίου. Ωστόσο στο σημείο αυτό δίνετε τη δυνατότητα η ταυτοποίηση να γίνεται είτε μέσω i-Button, είτε μέσω ειδικού πληκτρολογίου. Θεωρούμε σωστό το γεγονός ότι επιτρέπετε τη χρήση i-Button ως εναλλακτική του πληκτρολογίου δεδομένου ότι το i-Button είναι ευρέως διαδεδομένο, χαμηλότερου κόστους και χαμηλότερης πολυπλοκότητας εγκατάστασης, σε αντίθεση με το ειδικό πληκτρολόγιο που αποτελεί μια παρωχημένη τεχνολογία. Επίσης η τεχνολογία i-Button επιτρέπει την άμεση (<1 sec) και χωρίς λάθη ταυτοποίηση του οδηγού, σε αντίθεση με το ειδικό πληκτρολόγιο το οποίο απαιτεί την πληκτρολόγηση PIN. Μάλιστα, η πληκτρολόγηση PIN ειδικά τη νύχτα είναι πολύ πιθανόν να επιφέρει λάθη στην πληκτρολόγηση και συνεπώς καθυστερήσεις στη διαδικασία ταυτοποίησης	Η χρήση i-button θεωρείται αποδεκτή λύση για την ταυτοποίηση του οδηγού. Αν ο υποψήφιος ανάδοχος επιλέξει αυτή την μέθοδο θα πρέπει να παραδώσει 5.000 i-button κλειδιά.

4.1.1.		Παρακαλούμε επιβεβαιώστε ότι η ταυτοποίηση μπορεί να γίνεται με μία από τις δύο μεθόδους (πληκτρολόγιο ή i-button).	Η χρήση i-button θεωρείται αποδεκτή λύση για την ταυτοποίηση του οδηγού. Αν ο υποψήφιος ανάδοχος επιλέξει αυτή την μέθοδο θα πρέπει να παραδώσει 5.000 i-button κλειδιά.
4.1.1.		Ωστόσο στην σελ. 86 από 107 δίνεται η δυνατότητα για ταυτοποίηση οδηγού είτε μέσω iButton, είτε μέσω ειδικού πληκτρολογίου. Θεωρούμε σωστό το γεγονός ότι επιτρέπετε τη χρήση i-Button ως εναλλακτική του πληκτρολογίου δεδομένου ότι το i-Button είναι ευρέως διαδεμένο, χαμηλότερου κόστους και χαμηλότερης πολυπλοκότητας εγκατάστασης, σε αντίθεση με το ειδικό πληκτρολόγιο που αποτελεί μια παρωχημένη τεχνολογία. Επίσης η τεχνολογία i-Button επιτρέπει την άμεση (<1 sec) και χωρίς λάθη ταυτοποίηση του οδηγού, σε αντίθεση με το ειδικό πληκτρολόγιο το οποίο απαιτεί την πληκτρολόγηση PIN. Μάλιστα, η πληκτρολόγηση PIN ειδικά τη νύχτα είναι πολύ πιθανόν να επιφέρει λάθη στην πληκτρολόγηση και συνεπώς καθυστερήσεις στη διαδικασία ταυτοποίησης. Με βάση τα παραπάνω, προτείνουμε η ταυτοποίηση μέσω i-Button να θεωρηθεί ως αποδεκτή προδιαγραφή και μάλιστα ως τουλάχιστον ισότιμη σε σχέση με την λύση του πληκτρολογίου. Θα προτείναμε μάλιστα το εξής: «Στην περίπτωση που χρησιμοποιηθεί η τεχνολογία i-Button ο πάροχος της λύσης θα πρέπει να παραδώσει τουλάχιστον 5000 i-Button». Στο σημείο αυτό οφείλουμε να τονίσουμε ότι το κόστος του i-Button είναι τόσο μικρό που το συνολικό κόστος της λύσης για τα 5000 i-Button είναι τουλάχιστον 25% χαμηλότερο από το αντίστοιχο κόστος της λύσης με το πληκτρολόγιο στα οχήματα. Στα 10000 i-Button το συνολικό κόστος της λύσης με πληκτρολόγιο είναι σχεδόν το ίδιο με την αντίστοιχη λύση του i-Button.	Η χρήση i-button θεωρείται αποδεκτή λύση για την ταυτοποίηση του οδηγού. Αν ο υποψήφιος ανάδοχος επιλέξει αυτή την μέθοδο θα πρέπει να παραδώσει 5.000 i-button κλειδιά.

4.1.2	1. Στο κεφάλαιο 4.1.2 Ηχητικές ενημερώσεις οδηγού του τεύχους Διακήρυξης αναφέρεται πως: "Πρόληψη και Αποφυγή Κρίσιμων Βλαβών (αποφυγή εκτεταμένης βλάβης στο όχημα). Η μονάδα τηλεματικής θα συνδυάζει πληροφορίες που συλλέγει από το CAN BUS και θα παράγει σχετικές ενημερώσεις που &α αποστέλλονται στην πλατφόρμα. Η μονάδα ÷α ενεργοποιείται σε περιπτώσεις όπως: Υπερθέρμανση Κινητήρα (μέσω συνεχούς ανάγνωσης θερμοκρασίας κινητήρα)Βλάβη στη Μηχανή (ένδειξη Check Engine καντράν)Χρήση φρένων για πάνω από 10 δευτερόλεπτα με ταχύτητα οχήματος πάνω από 30 KM/h κλπ	Σε ποια πλατφόρμα θα αποστέλλονται; Στην εφαρμογή οδηγού; Πλην των ηχητικών ειδοποιήσεων, θα υπάρχει και γραπτό ενημερωτικό μήνυμα; Παρακαλώ προσδιορίστε μας τη λειτουργικότητα.	Σε κάθε όχημα θα εγκατασταθεί συσκευή, μόνιμα συνδεδεμένη με την μονάδα τηλεματικής, που θα παρέχει σε πραγματικό χρόνο οπτική ή οπτική και ηχητική ένδειξη προς τον οδηγό κάθε φορά που παρουσιάζεται μη αποδεκτή οδηγική συμπεριφορά, με διαφορετικές χρωματικές αποχρώσεις βάσει της σοβαρότητας του συμβάντος.
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8	Στο κεφάλαιο 8 του τεύχους Διακήρυξης, στα τεχνικά χαρακτηριστικά της μονάδας τηλεματικής καθορίζονται τα όρια της κατανάλωσης σε κατάσταση ύπνωσης, κανονικής λειτουργίας και μέγιστης κατανάλωσης της συσκευής.	Χρειάζονται αυτές οι πληροφορίες - απαιτήσεις για τη συσκευή; Μήπως αρκεί να οριστεί από τους υποψήφιους αναδόχους το όριο κατανάλωσης της προτεινόμενης συσκευής σε εκείνες τις περιπτώσεις που το όχημα είναι σταματημένο με κλειστή μηχανή (προφύλαξη μπαταρίας οχήματος); Παρακαλώ ενημερώστε μας αν είναι αποδεκτό αυτό.	Η απαίτηση είναι σαφής και δεν τυγχάνει διευκρίνισης.
8.5 & 8.12	Στην παράγραφο 8.5 του τεύχους Διακήρυξης αναφέρεται πως η μονάδα τηλεματικής θα διαθέτει ενσωματωμένη ή εξωτερική κεραία gprs και gsm. Στο κεφάλαιο 8.12, στον πίνακα με τα τεχνικά χαρακτηριστικά της μονάδας τηλεματικής αναφέρεται πως η κεραία gprs θα είναι εσωτερική και δεν υπάρχει αναφορά για την κεραία gsm	Παρακαλώ επιβεβαιώστε μας πως είναι αποδεκτές και οι δύο λύσεις (εσωτερική ή εξωτερική κεραία).	Παρακαλώ ανατρέξτε στο ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Ν.4 της Διακήρυξης.
8.5 & 8.12		Παρακαλούμε επιβεβαιώστε ότι και οι δύο λύσεις (εσωτερική ή εξωτερική κεραία) είναι αποδεκτές	Παρακαλώ ανατρέξτε στο ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Ν.4 της Διακήρυξης.
8.5 & 8.12		Παρακαλούμε όπως διευκρινίσετε τι από τα δύο ήγείται. Η πρότασή μας είναι να διευκρινιστεί στον πίνακα της σελ. 86/107 ότι μπορούν να χρησιμοποιηθούν και οι δύο τύποι (εσωτερική ή εξωτερική) αλλά πάντα με αόρατες κεραίες από τους επιβάτες. Αυτό θα διασφαλίσει τη διεύρυνση των διαθέσιμων μονάδων	Λύσεις είτε με εσωτερική είτε με εξωτερική κεραία θεωρούνται αποδεκτές.

		τηλεματικής, με το ίδιο τεχνικό αποτέλεσμα όσον αφορά στη λήψη του σήματος GSM/GPS.	
8.12	Στην παράγραφο 8.12 του τεύχους Διακήρυξης, στον πίνακα με τα τεχνικά χαρακτηριστικά της μονάδας τηλεματικής αναφέρεται πως ο εξοπλισμός τηλεματικής πρέπει να διαθέτει θύρες: 2 X RS232 interfaces	Για ποιο λόγο ζητείται να υπάρχουν τέτοιες θύρες στη μονάδα τηλεματικής; Στα οχήματα δεν υπάρχει εξοπλισμός που να μπορεί να συνδεθεί με τέτοιες θύρες. Ακόμα και αν υπάρξει στο μέλλον ανάγκη να εγκατασταθεί πρόσθετος εξοπλισμός στα οχήματα (π.χ. εκτυπωτές), αυτός θα μπορούσε κάλλιστα να συνδεθεί με το φορητό εξοπλισμό. Παρακαλούμε όπως μας ενημερώσετε αν είναι αποδεκτός εξοπλισμός μονάδας τηλεματικής χωρίς την ύπαρξη αυτών των διεπαφών.	Με δεδομένο ότι η εν λόγω διακήρυξη θα οδηγήσει σε Σύμβαση πενταετούς διάρκειας, οι μονάδες τηλεματικής που θα προσφερθούν από τους υποψήφιους αναδόχους θα πρέπει να καλύπτουν και τυχόν μελλοντικές ανάγκες του οργανισμού, έχοντας εξ αρχής πολλές δυνατότητες για μελλοντική επεκτασιμότητα των ζητούμενων υπηρεσιών. Ενδεικτικά παραδείγματα είναι η διασύνδεση ταχογράφου, σύνδεση fuel probe για την μέτρηση στάθμης καυσίμου με χρήση αισθητήρων (αν δεν υπάρχει η πληροφορία στο CANBUS) κλπ.
8.12		Στην τεχνική περιγραφή δεν περιγράφεται κάποια λειτουργία η οποία καθιστά την παρουσία των θυρών αυτών αναγκαία και οποιαδήποτε μελλοντική επέκταση της λειτουργικότητας μπορεί να καλυφθεί με κατάλληλο εξοπλισμό. Παρακαλούμε επιβεβαιώστε ότι γίνονται αποδεκτές μονάδες τηλεματικής και χωρίς την ύπαρξη αυτών των θυρών.	Με δεδομένο ότι η εν λόγω διακήρυξη θα οδηγήσει σε Σύμβαση πενταετούς διάρκειας, οι μονάδες τηλεματικής που θα προσφερθούν από τους υποψήφιους αναδόχους θα πρέπει να καλύπτουν και τυχόν μελλοντικές ανάγκες του οργανισμού, έχοντας εξ αρχής πολλές δυνατότητες για μελλοντική επεκτασιμότητα των ζητούμενων υπηρεσιών. Ενδεικτικά παραδείγματα είναι η διασύνδεση ταχογράφου, σύνδεση fuel probe για την μέτρηση στάθμης

			καυσίμου με χρήση αισθητήρων (αν δεν υπάρχει η πληροφορία στο CANBUS) κλπ.
8.12		Η διακήρυξη δεν αναφέρει τα περιφερειακά που θα πρέπει να υποστηριχτούν μέσω των θυρών RS232. Επίσης σημειώνουμε ότι η ύπαρξη θυρών RS232 δεν διασφαλίζει από μόνη της τη συμβατότητα με ένα οποιοδήποτε περιφερειακό που τυγχάνει να φέρει αντίστοιχη θύρα. Θα πρέπει ταυτόχρονα και το firmware της σταθερής συσκευής τηλεματικής να υποστηρίξει το επιθυμητό περιφερειακό, διαφορετικά η θύρα RS232 είναι περιττή και αυξάνει το κόστος αλλά και το μέγεθος της συσκευής. Το ίδιο συμβαίνει και για την ύπαρξη θύρας RS485. Μάλιστα, η απαίτηση για την υποστήριξη του πρωτοκόλλου J1708 ή για οποιοδήποτε άλλο πρωτόκολλο CANBUS, δεν διασφαλίζει ότι η συσκευή τηλεματικής θα αντλεί μέσω του CANBUS όλες εκείνες τις πληροφορίες, που παρέχει ο κατασκευαστής του εκάστοτε οχήματος για την υλοποίηση των λειτουργιών που αναφέρονται στην ενότητα 4 (σελ. 78-82). Ο λόγος είναι διότι υπάρχουν κατασκευαστές που υποστηρίζουν όλα αυτά τα πρωτόκολλα που αναφέρονται (π.χ. J1708, J1939, κλπ) αλλά το firmware της συσκευής τους δεν συλλέγει τις σημαντικές πληροφορίες που χρειάζεται ο ΔΕΔΔΗΕ (π.χ. καύσιμα). Ως εκ τούτου, θεωρούμε ότι η αναφορά σε πρωτόκολλα ή σε αριθμό παράλληλων CANBUS δεν είναι τεχνικώς δόκιμη, καθώς δεν καλύπτει σε καμία περίπτωση τον ΔΕΔΔΗΕ. Με βάση τα παραπάνω προτείνουμε τα εξής:	Η απαίτηση είναι σαφής και δεν τυγχάνει διευκρίνισης.

		1. Να γίνουν αποδεκτές και οι λύσεις που δεν περιλαμβάνουν θύρες RS232 και RS485. 2. Ο όρος "J1708" μπορεί να αντικατασταθεί από το ακόλουθο: "Να επιτρέπει τη διασύνδεση με το CANBUS του οχήματος και να αντλεί όλες εκείνες τις πληροφορίες, που παρέχει ο κατασκευαστής του εκάστοτε οχήματος για την υλοποίηση των λειτουργιών που αναφέρονται στην ενότητα 4 (σελ. 78-82)."	
8.12	Στην παράγραφο 8.12 του τεύχους Διακήρυξης, στον πίνακα με τα τεχνικά χαρακτηριστικά της μονάδας τηλεματικής αναφέρεται πως η μονάδα τηλεματικής πρέπει να έχει πιστοποίηση FCC.	Αυτή η πιστοποίηση αφορά τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Για ποιο λόγο απαιτείται αυτή η πιστοποίηση για εξοπλισμό που θα τοποθετηθεί σε χώρα της Ε.Ε. (Ελλάδα); Ενημερώστε μας αν είναι αποδεκτή λύση που να περιλαμβάνει μονάδα τηλεματικής χωρίς πιστοποίηση FCC.	Παρακαλώ ανατρέξτε στο ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Ν.4 της Διακήρυξης.
8.12		Επειδή τόσο στη σελ. 85 [8.1. Η συσκευή θα είναι συμπαγής και ανθεκτική και θα πληροί τα Ευρωπαϊκά πρότυπο (CE)], όσο και στην σελ. 91 στον πίνακα συμμόρφωσης ήητείτε τα CE και τα E-mark, χωρίς να ήητείτε το FCC. Θεωρούμε ότι το FCC είναι περιττό δεδομένου ότι αφορά τις Η.Π.Α και όχι την Ευρωπαϊκή Ένωση. Με βάση το παραπάνω παρακαλούμε να διευκρινίσετε αν μπορούν να γίνουν αποδεκτές και λύσεις που είναι πιστοποιημένες με CE και E-mark (χωρίς FCC).	Παρακαλώ ανατρέξτε στο ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Ν.4 της Διακήρυξης.
8.12		Επειδή τόσο στη σελ. 85 [8.1. Η συσκευή θα είναι συμπαγής και ανθεκτική και θα πληροί τα Ευρωπαϊκά πρότυπο (CE)], όσο και στην σελ. 91 στον πίνακα συμμόρφωσης ήητείτε τα CE και τα E-mark, χωρίς να ήητείτε το FCC. Θεωρούμε ότι το FCC είναι περιττό δεδομένου ότι αφορά τις Η.Π.Α και όχι την Ευρωπαϊκή Ένωση. Με βάση το παραπάνω παρακαλούμε να διευκρινίσετε αν μπορούν να γίνουν αποδεκτές και λύσεις που είναι πιστοποιημένες με CE και E-mark (χωρίς	Παρακαλώ ανατρέξτε στο ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Ν.4 της Διακήρυξης.

		FCC).	
8.12		Ερώτηση: Τόσο στη σελ. 85 [8.1. Η συσκευή θα είναι συμπαγής και ανθεκτική και θα πληροί τα Ευρωπαϊκά πρότυπο (CE)] όσο και στην σελ. 91 στον πίνακα συμμόρφωσης ήητάτε τα CE και τα E-mark, χωρίς να ήητάτε το FCC. Θεωρούμε ότι το FCC είναι περιττό δεδομένου ότι αφορά τις Η.Π.Α και όχι την Ευρωπαϊκή Ένωση. Παράλληλα, απορρίπτει μια μεγάλη γκάμα αξιόλογων Ευρωπαϊκών κατασκευαστών τηλεματικής, χωρίς να προσφέρει ουσιαστικά κάτι επιπλέον από το CE και το E-mark. Εξάλλου, δεν ήητάτε αντίστοιχη πιστοποίηση FCC για την φορητή συσκευή. Με βάση τα παραπάνω αιτούμεθα να γίνουν αποδεκτές και μάλιστα ως ισότιμες οι λύσεις που είναι πιστοποιημένες με CE και E-mark (χωρίς FCC).	Παρακαλώ ανατρέξτε στο ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Ν.4 της Διακήρυξης.
8.13	Στην παράγραφο 8.13 του τεύχους Διακήρυξης, στον πίνακα με τα τεχνικά χαρακτηριστικά της φορητής συσκευής, ζητείται να υπάρχει θύρα και micro usb 2.0 και συνδεσιμότητα μέσω usb 2.0.	Σημειώνουμε πως το USB 2.0 έχει αντικατασταθεί το 2008 από το USB 3.0. Παρακαλούμε να αλλαχτεί αυτός ο όρος και να ζητείται θύρα USB 3.0 ή ανώτερη.	Παρακαλώ ανατρέξτε στο ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Ν.4 της Διακήρυξης.
8.13		Η νεότερη (2008) προδιαγραφή USB 3.0, προσφέρει υψηλότερες ταχύτητες και καλύτερη διαχείριση ενέργειας ενώ είναι συμβατή με εξοπλισμό USB 2.0. Παρακαλούμε επιβεβαιώστε ότι γίνονται αποδεκτές συσκευές και με θύρες USB 3.0 ή ανώτερη	Παρακαλώ ανατρέξτε στο ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Ν.4 της Διακήρυξης.
8.13	Στην παράγραφο 8.13 του τεύχους Διακήρυξης, στον πίνακα με τα τεχνικά χαρακτηριστικά της φορητής συσκευής, ζητείται να υπάρχει θύρα composite video input ενωματομένη στην ίδια συσκευή	Αυτό είναι αναλογικό σήμα video παλαιότερης τεχνολογίας και με αυτό τον τρόπο αποκλείονται οι σύγχρονες συσκευές όλων των μεγάλων κατασκευαστών. Ενημερώστε μας αν είναι αποδεκτός και εξοπλισμός με Composite to USB Video Capture Cable Adapter	Η απαίτηση είναι προαιρετική. Λύσεις που δεν καλύπτουν την εν λόγω απαίτηση γίνονται αποδεκτές.
8.13		Παρακαλούμε εξηγήστε την σκοπιμότητα της εν λόγω προδιαγραφής καθώς η συγκεκριμένη δεν σχετίζεται με τις τεχνικές απαιτήσεις της εν λόγω διακήρυξης. Το composite video (αναλογικό) αποτελεί παρωχημένη	Η απαίτηση είναι προαιρετική. Γίνονται αποδεκτές λύσεις που δεν καλύπτουν την εν λόγω απαίτηση.

		τεχνολογία και ως εκ τούτου δεν υιοθετείται από το 99% των κατασκευαστών των φορητών συσκευών. Εφόσον συμφωνείτε κι εσείς ότι το συγκεκριμένο δεν σχετίζεται με τις τεχνικές απαιτήσεις της διακήρυξης, αιτούμεθα όπως γίνουν αποδεκτές προσφερόμενες λύσεις που δεν υποστηρίξουν Composite video	
8.13		Καθώς η τεχνολογία αυτή είναι παλαιότερη και έχει αντικατασταθεί με νεότερες, η ύπαρξη αυτής της προδιαγραφής αποκλείει σύγχρονες συσκευές μεγάλων κατασκευαστικών οίκων.α. Παρακαλούμε επιβεβαιώστε ότι είναι αποδεκτές φορητές συσκευές χωρίς την θύρα αυτή ή ότι μπορεί να καλυφθεί η απαίτηση αυτή με Composite to USB Video Capture Cable Adapter εάν η απαίτηση αυτή παραμένει.	Η απαίτηση είναι προαιρετική. Γίνονται αποδεκτές λύσεις που δεν καλύπτουν την εν λόγω απαίτηση.
8.13		Όσον αφορά τις τεχνικές προδιαγραφές της παρ. 8.13 Φορητή Συσκευή, στη Σελ. 87 από 107, παρ. 8.13 της διακήρυξης και προκειμένου όπως διευρυνθεί η δυνατότητα προσφοράς σχετικών φορητών συσκευών, παρακαλώ διευκρινίστε μας αν γίνονται δεκτές οι λύσεις που περιλαμβάνουν όλα εκείνα που αναφέρονται στην διακήρυξη εκτός από τα ακόλουθα: 1. 2W Speaker 2. Video input (cradle specific) 3. Composite video in (3.5 mm jack) 4. Kensington lock 5. Mobile Data – Προτείνουμε να αφαιρεθούν όλες οι συχνότητες που αναγράφονται εδώ (κάποιες είναι μόνο για Η.Π.Α) καθώς και οι λέξεις κλειδιά της TomTom (Penta-Band/QuadBand, κλπ). Όλο αυτό θα μπορούσε να αντικατασταθεί από τον όρο «Υποστήριξη 2G/3G με συχνότητες πλήρως συμβατές με το δίκτυο του παρόχου που θα χρησιμοποιηθεί». 6. OTG –Όλοι οι κατασκευαστές τέτοιου επιπέδου εξοπλισμού, που γνωρίζουμε υποστηρίξουν OTG αλλά δεν το αναγράφουν στις επίσημες προδιαγραφές τους.	Οι παραπάνω απαιτήσεις 1,2,3,4,6 είναι προαιρετικές. Λύσεις που υποστηρίζουν 2G/3G γίνονται αποδεκτές.

8.13	Στην παράγραφο 8.13 του τεύχους Διακήρυξης, στον πίνακα με τα τεχνικά χαρακτηριστικά της φορητής συσκευής ζητείται συνδεσιμότητα μέσω 2G και 3G	Για ποιο λόγο δε ζητείται σύνδεση 4G όπου υποστηρίζεται; Παρακαλούμε να εξετάσετε το ενδεχόμενο να προστεθεί ως απαίτηση.	Παρακαλώ ανατρέξτε στο ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Ν.4 της Διακήρυξης.
8.13		Παρακαλούμε εξετάστε το ενδεχόμενο να προστεθεί και η απαίτηση 4G - όπου υπάρχει κάλυψη	Παρακαλώ ανατρέξτε στο ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Ν.4 της Διακήρυξης.
8.13	Στην παράγραφο 8.13 του τεύχους Διακήρυξης, στον πίνακα με τα τεχνικά χαρακτηριστικά της φορητής συσκευής απαιτείται σχετικά με την ενημέρωση χαρτών: Lifetime Map updates χωρίς επιπλέον κόστος.	Παρακαλούμε επιβεβαιώστε μας ότι η απαίτηση αυτή ισχύει για το διάστημα που ο ανάδοχος έχει σύμβαση με την αναθέτουσα.	Επιβεβαιώνεται
ΣΕΛΙΔΑ 105	Στη σελίδα 105 του τεύχους Διακήρυξης ζητείται ο ανάδοχος να διαθέτει συμβόλαιο ανακύκλωσης συσκευών συμμορφούμενο με την οδηγία 2015/720/ΕΕ.	Επειδή αυτή η οδηγία αφορά διαδικασίες διαχείρισης για πλαστικές σακούλες, παρακαλώ ενημερώστε μας αν αυτή η απαίτηση καλύπτεται αν ο υποψήφιος ανάδοχος διαθέτει πιστοποιητικό ISO 14001:2015 Συστήματα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης.	Παρακαλώ ανατρέξτε στο ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Ν.4 της Διακήρυξης.
ΣΕΛΙΔΑ 105		Η συγκεκριμένη οδηγία αφορά διαδικασίες διαχείρισης για πλαστικές σακούλες, επιβεβαιώστε ότι εννοείτε την οδηγία 2012/19/ΕΕ, η οποία ενσωματώθηκε στην Ελληνική Νομοθεσία με την Υ.Α. Η.Π. 23615/651/Ε.103/2014.	Παρακαλώ ανατρέξτε στο ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Ν.4 της Διακήρυξης.
8.13	Στην παράγραφο 8.13 του τεύχους Διακήρυξης, στον πίνακα με τα τεχνικά χαρακτηριστικά της φορητής συσκευής απαιτείται η ισχύς του ηχείου να είναι 2W.	Επειδή αυτό το χαρακτηριστικό δεν διασφαλίζει ποιότητα και ένταση ήχου, ενημερώστε μας αν είναι αποδεκτές λύσεις με μικρότερο όριο ισχύος (π.χ. το 1W).	Παρακαλώ ανατρέξτε στο ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Ν.4 της Διακήρυξης.
7.1.2	Στην παράγραφο 7.1.2 του τεύχους Διακήρυξης στα κριτήρια ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙ ΚΗΣ/ΤΕΧ ΝΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ, ζητείται ο υποψήφιος ανάδοχος: «Να έχει υλοποιήσει έργο τηλεματικής τουλάχιστον σε 4.000 οχήματα κατά την τελευταία τριετία».	Αντισταθμίζουμε πλήρως την ανάγκη η αναθέτουσα αρχή να απαιτεί από τους υποψήφιους αναδόχους σημαντική τεχνική εμπειρία και υλοποίηση αντίστοιχων έργων σε μεγάλο αριθμό οχημάτων λόγω του μεγέθους και της πολυπλοκότητας του έργου του παρόντος διαγωνισμού. Θεωρούμε όμως πως η εγκατάσταση συστημάτων τηλεματικής σε πλήθος οχημάτων άνω των 2.000 σε βάθος τριετίας είναι αρκετή για να διασφαλίσει την αναθέτουσα αρχή. Παρακαλώ ενημερώστε μας αν είναι αποδεκτή ως απόδειξη τεχνικής επάρκειας η εγκατάσταση συστημάτων τηλεματικής την τελευταία 3τία σε στόλο	Η απαίτηση είναι σαφής και δεν τυγχάνει διευκρίνισης.

		άνω των 2.000 οχημάτων.	
7.1.2		Δεδομένου ότι την τελευταία τριετία στην αγορά δεν υλοποιήθηκαν μεγάλα έργα τηλεματικής, παρακαλούμε επιβεβαιώστε ότι είναι αποδεκτά έργα τελευταίας πενταετίας.	Η απαίτηση είναι σαφής και δεν τυγχάνει διευκρίνισης.
Σελίδα 86 & 8.12	«Να επιτρέπει την σύνδεση 2 παράλληλων CAN BUS για την μελλοντική υποστήριξη συστήματος ADAS -Advanced Driver Assistance Systems , για την ενίσχυση της ασφάλειας των οδηγών ή για την παράλληλη αξιοποίηση των πρωτοκόλλων J1939 & J1708 σε περίπτωση που πρέπει να χρησιμοποιηθούν και τα δύο για την συλλογή πληροφοριών καυσίμου» Επίσης στην ίδια σελίδα στον πίνακα αναγράφει: Canbus : 2 X FMS compatible CanBus interfaces, υποστηρίζοντας J1939, έως 1Mbps, ISO-15765 (OBDII)	Πέραν του ότι η μονάδα τηλεματικής θα πρέπει να υποστηρίζει το J1939, J1708 και ISO15765 ζητάτε κάτι επιπλέον;	Τα τεχνικά χαρακτηριστικά της τηλεματικής μονάδας περιγράφονται αναλυτικά στην διακήρυξη. Η μονάδα θα πρέπει να υποστηρίζει την ταυτόχρονη σύνδεση δύο παράλληλων συνδέσεων CAN BUS.
Σελίδα 15	Στη σελ. 15 της προκήρυξης αναφέρεται ότι η παρουσίαση της τεχνικής λύσης σε πραγματικές συνθήκες (Proof-Of-Concept) έχει βαρύτητα 45%, ωστόσο η διακήρυξη δεν δίνει πληροφορίες για το σενάριο πάνω στο οποίο θα πραγματοποιηθεί.	Εκτιμούμε ότι θα πρέπει να δοθούν περισσότερες πληροφορίες για τη διαδικασία του Proof-Of-Concept. Ενδεικτικά αναφέρουμε: (i) οχήματα (μοντέλα και συνολικός αριθμός) στα οποία θα τοποθετηθούν οι μονάδες τηλεματικής κατά το PoC (ii) ελάχιστο χρονικό διάστημα για τη συλλογή των πραγματικών δεδομένων από τα οχήματα (για πόσο χρόνο θα έχουν τα οχήματα πάνω τους τις μονάδες) (iii) λειτουργίες και συγκεκριμένα σενάρια χρήσης που αναμένουν να δούν και να βαθμολογήσουν οι αξιολογητές.	Παρακαλώ ανατρέξτε στο ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Ν.4 της Διακήρυξης.

Σελίδα 80 4.2	Proof of Concept	Παρακαλούμε ορίστε μας πως θα γίνει η παρουσίαση του Proof of Concept α. Θα τοποθετηθεί ο σταθερός εξοπλισμός τηλεματικής στα οχήματα; β. Αν ναι, σε πόσα οχήματα; Τα Tablet θα τοποθετηθούν στα οχήματα ή απλά θα παρουσιαστούν κατά την παρουσίαση της εφαρμογής; γ. Στην σελ. 80, Παρ. 4.2 αναφέρονται μόνο με bullets ορισμένα στοιχεία της εφαρμογής που θα πρέπει να τρέχει το Tablet. Δεν δίνονται προδιαγραφές για τις λειτουργίες της εφαρμογής ώστε ο συμμετέχων στο διαγωνισμό να μπορεί να αναπτύξει κάτι προς επίδειξη. Συνεπώς τι θα πρέπει να παρουσιαστεί στο PoC όσον αφορά στο Tablet; 1. Παρακαλούμε ορίστε μας πως θα γίνει η παρουσίαση του Proof of Concept α. Θα τοποθετηθεί ο σταθερός εξοπλισμός τηλεματικής στα οχήματα; β. Αν ναι, σε πόσα οχήματα; Τα Tablet θα τοποθετηθούν στα οχήματα ή απλά θα παρουσιαστούν κατά την παρουσίαση της εφαρμογής; γ. Στην σελ. 80, Παρ. 4.2 αναφέρονται μόνο με bullets ορισμένα στοιχεία της εφαρμογής που θα πρέπει να τρέχει το Tablet. Δεν δίνονται προδιαγραφές για τις λειτουργίες της εφαρμογής ώστε ο συμμετέχων στο διαγωνισμό να μπορεί να αναπτύξει κάτι προς επίδειξη. Συνεπώς τι θα πρέπει να παρουσιαστεί στο PoC όσον αφορά στο Tablet;	Παρακαλώ ανατρέξτε στο ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Ν.4 της Διακήρυξης.
Σελίδες 78 έως 84	Αδυναμία παρουσίασης λειτουργιών	Παρακαλούμε διευκρινίστε μας εάν η αδυναμία παρουσίασης μιας ή περισσότερων λειτουργιών οδηγεί αυτομάτως σε αποκλεισμό του διαγωνιζόμενου. Επίσης παρακαλούμε διευκρινίστε μας εάν όλες οι λειτουργίες θα αξιολογηθούν ισοδύναμα ή εάν υπάρχουν συγκεκριμένοι συντελεστές βαρύτητας ανά λειτουργία ή ανά κατηγορία λειτουργίας. Δεδομένου ότι το Proof-Of-Concept έχει βαρύτητα 45%, θεωρούμε ότι είναι σημαντικό για τους συμμετέχοντες να γνωρίζουν τι ισχύει με τα παραπάνω.	Παρακαλώ ανατρέξτε στο ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Ν.4 της Διακήρυξης.
Σελίδα 87	«....Άσκοπη χρήση συμπλέκτη ενώ το όχημα είναι εν κινήσει...»	Δεν αναγράφονται οι συνθήκες που καταστούν "άσκοπη" τη χρήση του συμπλέκτη του οχήματος. Ούτε στην	Η απαίτηση είναι σαφής και δεν τυγχάνει διευκρίνισης.

		αυτοκινητοβιομηχανία υπάρχει κάποιος συγκεκριμένος ορισμός της «άσκοπης χρήσης συμπλέκτη». Προτείνουμε λοιπόν την πλήρη αφαίρεση του εφόσον ο όρος είναι αόριστος.	
Σελίδα 86	<=1.8m (CEP95) Accuracy	Το πρωτόκολλο CEP95 δεν εφαρμόζεται σε κανένα εμπορικό σύστημα διαχείρισης στόλου οχημάτων αλλά μόνο σε στρατιωτικές εφαρμογές πυραυλικής στόχευσης υψηλής ακρίβειας. Τα συμβατικά GPS (με GPS Accuracy <4m) που χρησιμοποιούνται στα συστήματα διαχείρισης στόλου είναι τουλάχιστον 50% φτηνότερα και καλύπτουν πλήρως τις ανάγκες της διακήρυξης. Παρακαλούμε να διευκρινίσετε, αν είναι αποδεκτές λύσεις με: GPS Accuracy < 4m	Παρακαλώ ανατρέξτε στο ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Ν.4 της Διακήρυξης.
Σελίδα 86	«.....Να επιτρέπει την σύνδεση 2 παράλληλων CAN BUS για την μελλοντική υποστήριξη συστήματος ADAS - Advanced Driver Assistance Systems , για την ενίσχυση της ασφάλειας των οδηγών ή για την παράλληλη αξιοποίηση των πρωτοκόλλων J1939 & J1708 σε περίπτωση που πρέπει να χρησιμοποιηθούν και τα δύο για την συλλογή πληροφοριών καυσίμου...».	Εκτιμώντας ότι δεν υπάρχει λόγος να γίνεται αναφορά σε συστήματα ADAS, δεδομένου ότι δεν αποτελούν αντικείμενο του παρόντος διαγωνισμού και δεν υπάρχουν και οι ανάλογες προδιαγραφές μέσα στη διακήρυξη για το ADAS και όπως επίσης ότι ενώ υπάρχουν κατασκευαστές που υποστηρίζουν όλα αυτά τα πρωτόκολλα που αναφέρονται (π.χ. J1939) αλλά το firmware της συσκευής τους δεν συλλέγει τις σημαντικές πληροφορίες που χρειάζεται ο ΔΕΔΔΗΕ (π.χ. καύσιμα), θεωρούμε ότι η αναφορά σε πρωτόκολλα ή σε αριθμό παράλληλων CAN-BUS δεν είναι τεχνικώς δόκιμη, καθώς δεν καλύπτει σε καμία περίπτωση τον ΔΕΔΔΗΕ. Προτείνουμε όπως η παραπάνω τεχνική απαίτηση αλλά και η ακόλουθη: CANBUS: 2 X FMS compatible CanBus interfaces, υποστηρίζοντας J1939, έως 1Mbps, ISO15765 (OBDII) διευκρινιστούν εναλλακτικά και ως εξής: "Να επιτρέπει τη διασύνδεση με το CANBUS του οχήματος και να αντλεί όλες εκείνες τις πληροφορίες, που παρέχει ο κατασκευαστής του εκάστοτε οχήματος για την υλοποίηση των λειτουργιών που αναφέρονται στην ενότητα 4 (σελ. 78-82)."	Η απαίτηση είναι σαφής και δεν τυγχάνει διευκρίνισης.

Σελίδα 85	«.....Θα διαθέτει εσωτερική επαναφορτιζόμενη μπαταρία που θα επιτρέπει την πλήρη λειτουργία της συσκευής για τουλάχιστον 20 ώρες σε περίπτωση διακοπής της παροχής ρεύματος προς την συσκευή.....»	Εκτιμώντας ότι η εσωτερική μπαταρία πρέπει να υφίσταται αποκλειστικά και μόνο ως ένα στοιχειώδες UPS, που καλύπτει την ανάγκη της άμεσης ενημέρωσης για την αποσύνδεση της συσκευής από την μπαταρία του οχήματος, ακολουθώντας τη σύγχρονη τάση υλοποίησης σχετικών συστημάτων και για λόγους ασφαλείας προτείνουμε όπως η αναφερόμενη τεχνική απαίτηση τροποποιηθεί ως εξής: «.....Θα διαθέτει εσωτερική επαναφορτιζόμενη μπαταρία ενεργειακής χωρητικότητας μπαταρίας > 100mA προκειμένου να καλύψει την άμεση ενημέρωση των υπευθύνων σε περίπτωση διακοπής της παροχής ρεύματος προς την συσκευή.....»	Η απαίτηση είναι σαφής και δεν τυγχάνει διευκρίνισης.
Σελίδα 103	Αιτημα της ITRACK	Στη σελ. 103 δίνετε την λίστα με τα μοντέλα των οχημάτων και τα έτη κατασκευής τους. Με βάση τα στοιχεία αυτά μια εταιρεία τηλεματικής μπορεί εξ' αρχής να γνωρίζει τους τύπους των δεδομένων που μπορεί να αντλήσει η λύση της για κάθε μοντέλο οχήματος (π.χ. κατανάλωση καυσίμου, θερμοκρασία μηχανής, κοντέρ, διαγνωστικές λυχνίες, κλπ). Με γνώμονα τη διασφάλιση της ποιότητας του έργου, εκτιμούμε ότι ο ΔΕΔΔΗΕ οφείλει να γνωρίζει εξ' αρχής τα δεδομένα πάνω στα οποία θα χτιστούν όλες οι λειτουργίες που ήητούνται στην διακήρυξη. Για παράδειγμα, μια λύση που μπορεί να διασυνδεθεί με το CANBUS και να αντλήσει την πραγματική κατανάλωση καυσίμων από το 50% των οχημάτων του ΔΕΔΔΗΕ απέχει πολύ ποιοτικά σε σχέση με μια λύση που μπορεί να αντλήσει την πραγματική κατανάλωση καυσίμων μόνο από το 10% των οχημάτων. Ως εκ τούτου, αιτούμεθα οι συμμετέχοντες να δηλώσουν στην τεχνική προσφορά τους τα δεδομένα ανά τύπο οχήματος της σελ. 103 από 107 που δύναται να αντλήσει η λύση τους. Και βέβαια ό,τι ισχυρίζονται να μπορούν να το αποδείξουν κατά τη διάρκεια του Proof-Of-Concept.	Παρακαλώ ανατρέξτε στο ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Ν.4 της Διακήρυξης.

Σελίδα 83 5.9	Λογισμικό Διαχείρισης Στόλου. Η εφαρμογή θα προσφέρεται ως Υπηρεσία. Σε αυτή θα μπορούν να έχουν πρόσβαση εξουσιοδοτημένοι χρήστες με συγκεκριμένο κωδικό πρόσβασης. Η πρόσβαση στην εφαρμογή θα γίνεται μέσω web (με web browser) και θα υπάρχει πλήρης διαχείριση κατηγοριών οχημάτων και σημείων ενδιαφέροντος από το χρήστη. Μέρος των υπηρεσιών της web εφαρμογής θα είναι διαθέσιμο και μέσω κατάλληλου mobile application για χρήση από κινούμενους χρήστες	Θεωρούμε ότι η πρόσβαση των χρηστών του οργανισμού στο λογισμικό διαχείρισης στόλου και σε όποιο άλλο λογισμικό (για παράδειγμα η εφαρμογή της φορητής συσκευής) θα γίνεται μέσω σύνδεσης Internet με χρήση κατάλληλων μηχανισμών ασφαλείας (όπως για παράδειγμα κωδικών πρόσβασης), και η σχετική σύνδεση θα παρέχεται από τον ΔΕΔΔΗΕ. Παρακαλούμε επιβεβαιώστε.	Επιβεβαιώνεται
5.4	άρθρο 5.4. της διακήρυξης αναγράφεται ότι : «Ενώσεις/κοινοπραξίες/προσωρινές συμπράξεις δεν είναι υποχρεωτικό να προσλάβουν ορισμένη νομική μορφή για τη συμμετοχή τους στον διαγωνισμό. Κάθε μέλος της ένωσης/κοινοπραξίας/ προσωρινής σύμπραξης, η οποία υποβάλλει προσφορά, ευθύνεται αλληλεγγύως και εις ολόκληρο έναντι του ΔΕΔΔΗΕ για όλες τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη συμμετοχή στον διαγωνισμό, την κατακύρωση και τη σύμβαση. Πριν τη σύναψη της συμβάσεως, η ένωση/κοινοπραξία/ προσωρινή σύμπραξη πρέπει να τηρήσει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την εμπορική και τη φορολογική νομοθεσία για την έναρξη της εμπορικής της δραστηριότητας και να υποβάλει στον ΔΕΔΔΗΕ τα αντίστοιχα αποδεικτικά».	Σε περίπτωση Ένωσης Εταιρειών και εφόσον δεν απαιτείται σύσταση ένωσης/κοινοπραξίας/ προσωρινής σύμπραξης, παρακαλώ διευκρινίστε ποια είναι τα αντίστοιχα αποδεικτικά μέσα για την απόδειξη ότι τηρεί τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την εμπορική και φορολογική νομοθεσία. Για παράδειγμα, είναι αποδεκτά τα έγγραφα φορολογικής και ασφαλιστικής ενημερότητας των μελών της Ένωσης Εταιρειών;	Έγγραφα φορολογικής και ασφαλιστικής ενημερότητας των μελών της Ένωσης Εταιρειών θεωρείται αποδεκτή τεκμηρίωση για την τεκμηρίωση κάλυψης των υποχρεώσεων που απορρέουν από την εμπορική και τη φορολογική νομοθεσία για την έναρξη της εμπορικής της δραστηριότητας.
7.1.1	Κριτήρια Ποιοτικής Επιλογής και συγκεκριμένα το 7.1.1. Οικονομική και Χρηματοοικονομική Επάρκεια, ο υποψήφιος θα πρέπει «Να έχει μέσο κύκλο εργασιών των τριών (3) τελευταίων διαχειριστικών χρήσεων, τουλάχιστο ίσο με το εκατό τοις εκατό (100%) της εκτιμώμενης αξίας του υπό ανάθεση έργου».	Επειδή η διαχειριστική χρήση του έτους 2018 αρχίζει την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους και τελειώνει την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου έτους και επειδή οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις του έτους 2018, δεν έχουν δημοσιευθεί ακόμη και δεν έχουν καταχωρηθεί στο ΓΕΜΗ, παρακαλούμε να μας επιβεβαιώσετε πως γίνονται αποδεκτοί για την κάλυψη της ως άνω απαίτησης οι ισολογισμοί για τα έτη 2015, 2016 και 2017.	Ισολογισμοί για τα έτη 2015, 2016 και 2017 γίνονται αποδεκτοί ως τεκμηρίωση κάλυψης της οικονομικής και χρηματοοικονομικής επάρκειας δεδομένου ότι δεν έχει εκδοθεί ο ισολογισμός του 2018.
13.2.10	Στην Διακήρυξη αναφέρεται ότι πρέπει να υποβληθεί «13.2.10. Δήλωση του τύπου του προσφερόμενου εξοπλισμού»	Παρακαλούμε να διευκρινιστεί τι θα πρέπει να περιλαμβάνει η συγκεκριμένη δήλωση.	Θα πρέπει να δηλωθεί το μοντέλο και ο κατασκευαστής του προσφερόμενου

			εξοπλισμού.
Σελίδα 88	«Ασφάλεια Μεταδιδόμενης Πληροφορίας: Ο ανάδοχος πρέπει να διασφαλίσει την απρόσβλητη μετάδοση της πληροφορίας, ώστε να μην υπάρχει υποκλοπή, διαρροή ή αλλοίωση δεδομένων κατά την μεταφορά τους. Οι επικοινωνίες των δεδομένων δεν είναι αποδεκτό να γίνονται ελεύθερα μέσω Διαδικτύου (internet) αλλά μόνο μέσω ασφαλούς εικονικού ιδιωτικού δικτύου (VPN) ή κλειστού ιδιωτικού δικτύου (APN)	α) Αντιλαμβανόμαστε ότι τα ανωτέρω αφορούν αποκλειστικά τη διασύνδεση των μονάδων τηλεματικής του οχήματος (σταθερές συσκευές) με το κέντρο δεδομένων Παρακαλούμε επιβεβαιώστε. β) Για την μετάδοση της πληροφορίας εκτός του δικτύου κινητής τηλεφωνίας μεταξύ των μονάδων τηλεματικής του οχήματος (σταθερές συσκευές) και του κέντρου δεδομένων είναι αποδεκτή ως τεχνική λύση η υλοποίηση ασφαλούς εικονικού ιδιωτικού δικτύου (VPN) πάνω από internet (VPN IPSec over internet);	Επιβεβαιώνεται ότι η απαίτηση αφορά αποκλειστικά την διασύνδεση των μονάδων τηλεματικής του οχήματος (σταθερές συσκευές) με το κέντρο δεδομένων του αναδόχου. Η χρήση ασφαλούς εικονικού ιδιωτικού δικτύου (VPN) πάνω από internet (VPN IPSec over internet) είναι αποδεκτή λύση.
Σελίδα 92	την ενότητα - 12. ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ (ΠΙΝΑΚΕΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ) παράγραφος (3) ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ (σελ. 92 από 107) και στην ενότητα «ΦΥΛΛΟ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ» (σελ. 92 από 107), αναφέρεται η ακόλουθη απαίτηση: “Να διαθέτει πιστοποιήσεις ISO 9001: 2015 με πεδίο εφαρμογής σε εγκατάσταση, διαχείριση, υποστήριξη και συντήρηση συστημάτων τηλεματικών εφαρμογών”	Εταιρεία μας διαθέτει εν ισχύ ISO 9001: 2015 με πεδίο εφαρμογής μεταξύ άλλων τον Σχεδιασμό, Ανάπτυξη και Εμπορική Διάθεση Προϊόντων και Υπηρεσιών Επικοινωνιών, Σχεδιασμό, Υλοποίηση, Λειτουργία και συντήρηση Δικτύων, Συστημάτων Επικοινωνιών και Υποδομών Πληροφορικής, Υπηρεσίες Εξυπηρέτησης Πελατών και Υποστηρικτικές Λειτουργίες, που αποτελούν υπερσύνολο του πεδίου εφαρμογής που απαιτεί η διακήρυξη. Παρακαλούμε να επιβεβαιωθεί μας ότι καλύπτεται η ανωτέρω απαίτηση της διακήρυξης με τον τρόπο αυτό	Η σχετική απαίτηση μπορεί να καλύπτεται και από τη στήριξη του υποψηφίου Αναδόχου στην ικανότητα άλλων φορέων (Δάνεια Εμπειρία).
εφαρμογή Cosmo One	Εφαρμογή Cosmo-One, Απάντηση διαγωνισμού (Βήμα 1: Γενικές Πληροφορίες) Στην περιοχή με τίτλο «Συμπλήρωση μέσω excel» εμφανίζεται εικονίδιο με τίτλο «Υπόδειγμα αρχείου», χωρίς όμως να υπάρχει σχετικό αρχείο	Παρακαλούμε να διευκρινιστεί.	Η «Συμπλήρωση μέσω excel» χρησιμοποιείται στις περιπτώσεις πολλών ειδών και αφορά στη μαζική εισαγωγή τους μέσω excel, προς διευκόλυνση του Οικονομικού Φορέα, όπως περιγράφεται στον αντίστοιχο Οδηγό Χρήσης. Για περισσότερες λεπτομέρειες μπορείτε να απευθυνθείτε στο Helpdesk της cosmoONE.

Σελίδα 78	«Στην σελίδα 78 παράγραφο 4.1.1. Αναγνώριση οδηγού, αναφέρεται : «Η ταυτοποίηση του οδηγού σε ένα συγκεκριμένο όχημα θα γίνεται μέσω ειδικού πληκτρολόγιου που θα εγκατασταθεί εντός της καμπίνας του οχήματος, με χρήση του προσωπικού του κωδικού. Στην περίπτωση που ο οδηγός δεν ταυτοποιηθεί, θα σημάνει ηχητική ειδοποίηση εντός του οχήματος» Στον πίνακα συμμόρφωσης όμως δεν περιγράφονται οι αντίστοιχες απαιτήσεις για πληκτρολόγιο και ηχητική ειδοποίηση.	Παρακαλούμε διευκρινίστε εάν η εν λόγω απαίτηση ισχύει ή είναι προαιρετική. Εάν ισχύει τότε ποιες θα είναι οι ελάχιστες προδιαγραφές ?»	Η απαίτηση είναι σαφής και δεν τυγχάνει διευκρίνισης.
Σελίδα 91	Στην σελίδα 91 στα ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΙΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ, αναφέρεται : Για την παραδεκτή συμμετοχή στον Διαγωνισμό, απαιτείται επιπλέον ο προσφέρων για την ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ/ΤΕΧΝΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ: να έχει υλοποιήσει έργα τηλεματικής τουλάχιστον σε 4.000 οχήματα κατά την τελευταία τριετία και κατ' ελάχιστον τα 1.400 οχήματα να προκύπτουν από ένα έργο. Θεωρούμε ότι η απαίτηση για ένα έργο κατ' ελάχιστο 1.400 οχημάτων, αποτελεί σημαντική τροχοπέδη στον υγιή ανταγωνισμό, αποκλείοντας πολύ αξιόλογες εταιρείες με μακροχρόνια παρουσία στον κλάδο, και μεγάλο έργο διαχρονικά. Επιπλέον δεν δίνει κανενός είδους όφελος στον οργανισμό, καθώς στην πραγματικότητα δεν λειτουργεί ως ποιοτικό χαρακτηριστικό, αλλά ως χαρακτηριστικό επιτυχούς εργολήπτη του Δημοσίου. Προτείνουμε την απαλοιφή του όρου για το τμήμα που αφορά τα 1.400 οχήματα από ένα έργο.	Προτείνουμε την απαλοιφή του όρου για το τμήμα που αφορά τα 1.400 οχήματα από ένα έργο.	Η απαίτηση είναι σαφής και δεν τυγχάνει διευκρίνισης.
Σελίδα 87	Στην σελίδα 87, στα ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ της φορητής συσκευής, αναφέρονται οι παρακάτω απαιτήσεις : Ανθεκτικότητα Στρατιωτικές προδιαγραφές τύπου MIL-STD-810G Η εν λόγω απαίτηση για την ανθεκτικότητα, δεν αντιστοιχεί σε	Προεκτείνουμε την απόσυρση της απαίτησης.	Η απαίτηση είναι σαφής και δεν τυγχάνει διευκρίνισης.

	καμία λειτουργικότητα της συνολικής λύσης. Μειώνει τις επιλογή συσκευών και τον ανταγωνισμό. Αποτέλεσμα αυτού είναι η αύξηση του κόστους, χωρίς κανένα προφανές όφελος.		
Σελίδα 87	Στην σελίδα 87, στα ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ της φορητής συσκευής, αναφέρονται οι παρακάτω απαιτήσεις : Θήρες 1.Micro USB USB 2.0 – OTG 2.Video input (cradle specific) 3.Composite video in (3.5 mm jack) 4. Kensington lock Οι απαιτήσεις για τις εν λόγω θήρες, και ειδικά της 3 και 4 δεν αντιστοιχούν σε καμία λειτουργικότητα της συνολικής λύσης. Μειώνουν απλώς τις προσφερόμενες συσκευές και τον ανταγωνισμό. Αποτέλεσμα αυτού είναι η αύξηση του κόστους, χωρίς κανένα προφανές όφελος.	Προεκτείνουμε την απόλειψη της απαίτησης.	Οι εν λόγω απαιτήσεις είναι προαιρετικές.
Σελίδα 87	Στην σελίδα 86, στα ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ της συσκευής αναφέρεται η παρακάτω απαίτηση. Επιταχυνσιόμετρο Integrated 8g x 3Axis Accelerometer Η εν λόγω απαίτηση χωρίς να προσφέρει τίποτα ουσιαστικό στην λειτουργικότητα της λύσης, μειώνει σημαντικά τις επιλογές συσκευών, και το συνολικό κόστος. Προτείνουμε να εξετάσετε την μείωση της απαίτησης σε Integrated 4g x 3Axis Accelerometer		Παρακαλώ ανατρέξτε στο ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Ν.4 της Διακήρυξης.