



Rok założenia

1992

L.dz.: 2221/06/08 /sw

POJAZDY SPECJALISTYCZNE — ZBIGNIEW — SZCZĘŚNIAK

43-384 Jaworze, ul. Podgórska 506
tel. +48 33 8273400, fax. +48 33 8182614
Zakład produkcyjny:
43-382 Bielsko-Biała, ul. Wapienicka 36
www.pojazdyspecjalistyczne.com.pl
biuro@pojazdyspecjalne.com.pl

Bielsko-Biała 26 czerwca 2008

URZĄD GMINY 06-456 Ojrzeń	
WPLY- NEŁO	2008 -06- 26
skierowano	termin zał.

GINA OJRZEŃ
ul. Ciechanowska 27,
06-456 Ojrzeń
Fax: (23) 671-83-10

Dotyczy: Przetarg na zakup średniego samochodu ratowniczo – gaśniczego (nowego) dla jednostki OSP Ojrzeń

W związku z zapoznaniem się z treścią Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia dla przetargu na zakup średniego samochodu ratowniczo – gaśniczego (nowego) dla jednostki OSP Ojrzeń, niniejszym pismem na podstawie art. 180 ust.1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. nr 19 poz. 177 z późn. zm.) składam,

PROTEST

Do czynności Zamawiającego polegającej na określeniu wymagań dotyczących przedmiotu zamówienia w sposób naruszający interes firmy Pojazdy Specjalistyczne Zbigniew Szczęśniak, z uwagi na wadliwość niniejszego postępowania przejawiającą się naruszeniu przez Zamawiającego poniższych artykułów ustawy Prawo zamówień publicznych (Pzp):

- art. 7 ust. 1, polegającym na przeprowadzeniu postępowania o udzielenie zamówienia w sposób niezapewniający zachowania uczciwej konkurencji oraz nierównego traktowania wykonawców.
- art. 30, polegającym na określeniu przedmiotu zamówienia niezgodnie z wymaganiami obowiązujących norm i wymagań.

W oparciu o powyższe zarzuty wnoszę o zmianę treści zapisu punktu 1.7 i 1.9 załącznika nr 4 do SIWZ.

- Dla punktu 1.7:

1.7.	Podwozie samochodu z silnikiem o zapłonie samoczynnym. Należy podać typ i moc silnika w kW i KM Silnik spełniający normy czystości spalin zgodnie z przepisami ustawy prawo o ruchu drogowym.	Min. masowy wskaźnik mocy 12 kW/1000 kg
------	---	---

- Dla punktu 1.9 :

1.9.	Napęd 4 x 4: <ul style="list-style-type: none"> • możliwość odłączania napędu osi przedniej, lub napęd ciągły 4x4 • możliwość blokady mechanizmu różnicowego przedniej i tylnej osi, • przekładnia rozdzielcza z przełożeniem terenowym i szosowym. 	
------	---	--



POJAZDY SPECJALISTYCZNE
 — ZBIGNIEW —
SZCZĘŚNIAK

43-384 Jaworze, ul. Podgórska 506
 tel. +48 33 8183254, fax. +48 33 8182614
 Zakład produkcyjny:
 43-382 Bielsko-Biała, ul. Waplenicka 36
 www.pojazdyspecjalistyczne.com.pl
 biuro@pojazdyspecjalne.com.pl

UZASADNIENIE

1. Postawione przez Zamawiającego wymagania dotyczące
- zapewnienia normy emisji spalin bez konieczności stosowania dodatkowych płynów w układzie spalinowym,
 - odłączanego napędu osi przedniej,
- wskazują na jedyne spełniające tak postawione warunki podwozie MAN TGM 13.280 BL 4x4.

Spełnianie normy emisji spalin bez konieczności stosowania dodatkowych płynów w układzie spalinowym jest w tej klasie pojazdów dostępne wyłącznie w podwoziach firmy MAN (w pojazdach klasy ciężkiej rozwiązanie takie oferuje jeszcze Scania oraz Volvo). Wszyscy pozostali producenci podwozi wykorzystują metodę oczyszczania spalin SCR dla której wymagane jest stosowanie płynu Ad-Blue.

Płyn Ad-Blue jest ogólnodostępny na stacjach paliw i można go uzupełniać przy każdym tankowaniu pojazdu. Czynności konieczne do uzupełnienia płynu są zbliżone do tych, które są wykonywane podczas uzupełniania oleju napędowego w zbiorniku paliwa. Pojazdy z silnikami SCR zużywają mniej paliwa od analogicznych silników z systemem oczyszczania spalin bez konieczności stosowania Ad-Blue, więc zastosowanie tego rozwiązania nie wpływa na ekonomię eksploatacji pojazdu.

Wymóg zastosowania odłączanego napędu osi przedniej nie ma logicznego uzasadnienia w kontekście planowanego przeznaczenia pojazdu:

- ◀ Napęd stały 4x4 zapewnia dużo większe bezpieczeństwo podczas jazdy po śliskiej, oblodzonej lub mokrej nawierzchni, oraz w warunkach terenowych – niezależnie od umiejętności i doświadczenia kierowcy (co jest szczególnie istotne w warunkach OSP). Pojazdy z napędem odłączalnym poruszają się zwykle z odłączonym napędem osi przedniej (żeby załączyć napęd osi przedniej trzeba się wcześniej zatrzymać - w przypadku wyjazdu alarmowego zabiera to kilkadziesiąt sekund cennego czasu) i w krytycznych sytuacjach w praktyce napędzana jest wyłącznie oś tylna.
- ◀ Pojazd z odłączalnym napędem osi przedniej posiada zupełnie inną charakterystykę sterowności w zależności od tego czy jest włączony czy odłączony napęd osi przedniej. Zmienia się średnica zawracania i zachowanie się pojazdu podczas pokonywania łuków, a nawet siła potrzebna do obracania kierownicą! Dla kierowcy przyzwyczajonego do poruszania się pojazdem z odłączonym napędem osi przedniej, zachowanie się pojazdu po dołączeniu napędu może być zaskakujące i może doprowadzić do wypadku.
- ◀ Większe o około 3-5% zużycie paliwa dla pojazdu z ciągłym napędem osi przedniej, w przypadku pojazdów straży pożarnej pokonujących niewielkie odległości nie ma większego wpływu na koszty eksploatacji, szczególnie w konfrontacji z lepszą trakcją i wyższym bezpieczeństwem jazdy dostępnymi zawsze, niezależnie od umiejętności i doświadczenia kierowcy.

Dodatkowo wymóg złożenia wraz z ofertą świadectwa dopuszczenia CNBOP wskazuje, że jedyną firmą mogącą złożyć ofertę nie podlegającą odrzuceniu jest firma **PUH Stolarczyk Mirosław**, która to posiada jako jedyną świadectwo dopuszczenia na pojazd ratowniczo-gaśniczy na wymienionym podwoziu i aktualnie jako jedyna oferuje pojazdy na podwoziach MAN na rynku polskim. Jednoznacznie jest to naruszenia Art. 7 ust. Ustawy PZP.

2. W obowiązujących wymaganiach dotyczących pojazdów ratowniczo-gaśniczych określono minimalne wymagania techniczne dla pojazdów. Zgodnie z Art. 30 stawy PZP Zamawiający jest zobowiązany określić wymagania w odniesieniu do przedmiotu



Rok założenia
1992

POJAZDY SPECJALISTYCZNE
— ZBIGNIEW —
SZCZĘŚNIAK

43-384 Jaworze, ul. Podgórska 506
tel. +48 33 8183254, fax. +48 33 8182614
Zakład produkcyjny:
43-382 Bielsko-Biała, ul. Wapienicka 36
www.pojazdyspecjalistyczne.com.pl
biuro@pojazdyspecjalne.com.pl

zamówienia zgodnie z obowiązującymi normami i wymaganiami. Zapisy punktów 1.7 i 1.9 zał. nr 4 do SIWZ bez żadnego uzasadnienia wykraczają poza parametry minimalne określone w obowiązujących wymaganiach, przez co naruszają zapisy Art. 30 ust PZP.

Mając na uwadze powyższe, wnoszę jak na wstępie.

Z poważaniem,

DYREKTOR GENERALNY
A. Szczęśniak
mgr Anna Szczęśniak

Prosimy o pisemne potwierdzenie otrzymania protestu.

Rozdzielnik:

- a/a
- Urząd Zamówień Publicznych
- adresat

998 - SPRZĘT POŻARNICZY



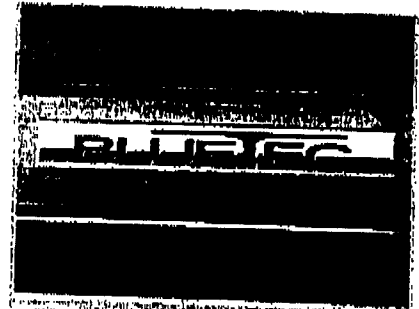
są wysublimowanymi technologicznie, a więc i drogimi środkami smarnymi. Do tego dochodzą krótsze przebiegi międzyprzebiegowe, jak też wyższe koszty przeglądu ze względu na konieczność obsługi lub okresowej wymiany filtra sadzy, który gromadzi w sobie nie-spalone drobiny sadzy. Recykulacja spalin będących wynikiem spalania zastarzonego paliwa nie tylko negatywnie oddziałuje na trwałość silnika, na przyspieszone starzenie oleju silnikowego i na korozję chłodnicy obniżającej temperaturę recykulujących spalin, ale także generuje dodatkowe koszty zakupu paliwa w porównaniu z silnikami gene-

racji Euro 3. Silniki z recykulacją spalin są ponadto bardziej podatne na awarie związane z zaciopowaniem przewodów, którymi spaliny są dodawane do świeżego ładunku powietrza, gdyż wszelkiego rodzaju nagary z niespalonego do końca paliwa w postaci sadzy, odkładają się tam w zetknięciu z niższą temperaturą przewodów.

Z rury azot i woda...

Stosowana przez niektórych producentów technologia EGR to redukcja ilości tlenków azotu w silniku w połączeniu z redukcją emisji cząsteczek stałych. Natomiast główna zasada działania technologii SCR polega na zamianie tlenków azotu w nietoksyczne substancje – azot i parę wodną. Proces ten zachodzi w katalizatorze, a jako czynnik redukcyjny stosowany jest amoniak. Jest on jednak dostarczany jako bezwonny, bezbarwny i nietoksyczny roztwór wodny znany pod nazwą AdBlue. Nie jest substancją stwarzającą zagrożenie dla ludzi i środowiska – występuje poza klasami materiałów niebezpiecznych (ADR). Płyn AdBlue bierze udział w procesie spalania. Kondensuje się w temperaturze -11 st. C, ale ten fakt nie ma żadnego wpływu na trwałość i rozruch zimnego silnika z technologią SCR. Zbiornik płynu AdBlue po uruchomieniu silnika jest podgrzewany i dopiero po osiągnięciu temperatury pracy silnika 70 st. C można mierzyć poziom emisji spalin z silnika.

Pojazdy służb miejskich, a także straży pożarnej pomimo braku płynu AdBlue w zbiorniku mogą być eksploatowane bez jakichkolwiek ograniczeń, a parametry takie jak moc, maksymalny moment obrotowy, przyspieszenie czy prędkość maksymalna pojazdów nie ulegają pogorszeniu. Tak więc wymagany przez straż pożarną od samochodów warunek ciągłej gotowości do pracy jest spełniony przez auta z technologią SCR. Brak płynu jest sygnalizowany w postaci informacji tekstowej przekazywanej kierowcy na desce rozdzielczej. Po dojechaniu do bazy uzupełnianie płynu odbywa się w identyczny sposób jak oleju napędowego, czyli do osobnego zbiornika. Płyn można przechowywać w bazy w zbiornikach o pojemności nawet do 1000 l lub w kanistrach z tworzywa sztucznego. Dostępność do płynu AdBlue jest powszechna, gdyż większość pojazdów ciężarowych jest produkowana od ponad dwóch lat z technologią SCR, gdzie do



Taki zbiornik w samochodzie także do przechowywania i wymiany AdBlue kosztuje eksploatacji.

redukcji emitowanych z silnika cząstek tlenku azotu używa się właśnie płynu AdBlue. Płyn produkują również krajowe zakłady azotowe.

Minimalizuje koszty

Nominalne zużycie płynu AdBlue przez pojazd wyposażony w silnik SCR generacji Euro 4 stanowi około 4% w stosunku do ilości paliwa zużywanego przez pojazd na dystansie 100 km. Przyjmując wartość spalanej paliwa na poziomie 20 l/100 km można określić ilość zużytego płynu AdBlue na poziomie 0,8 litra, a koszt dodatkowy wynikający z zakupu płynu na poziomie 1,1 złotego. Koszt ten jest kompensowany z nawiązką przez obniżony poziom zużycia paliwa silnika SCR, którego oszczędność zakładając obniżenie zużycia paliwa tylko o 3% wyniesie około 2,7 zł/100 km. Ta oszczędność będzie rosła w miarę wzrostu cen paliw. SCR w samochodach dla straży pożarnej przynosi więc wiele korzyści. Obniża zużycie paliwa, jak również koszty eksploatacji, przy zachowaniu ciągłej gotowości aut do pracy oraz ich niezawodności. Kierowca nie musi odbywać specjalistycznego przeszkolenia związanego z eksploatacją pojazdów z technologią SCR, bowiem uzupełnienie płynu AdBlue nie stanowi żadnego problemu. Warto również brać pod uwagę kwestie ekologiczne. W wielu miastach Unii Europejskiej wprowadza się stopniowo zakazy ruchu w obszarach określonych norm emisji spalin. Taki zakaz obowiązuje już w Berlinie czy Londynie, a z pewnością będzie obejmował kolejne duże aglomeracje. Silniki z technologią BlueTec już spełniają przyszłościową normę Euro 5, a Daimler jest na drodze do osiągnięcia zgodności z normą Euro 6, która prawdopodobnie będzie obowiązywała od 2012 roku.

(r)