

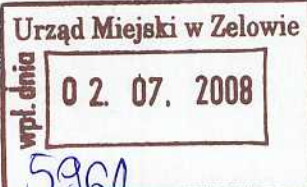
Rok założenia
1992

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

L.dz.: 2344/07/08 /sw

Bielsko-Biała 2 lipca 2008



USC - Jurek

GMINA ŻELÓW
UL. ŻEROMKIEGO 28
97-425 ŻELÓW
Fax: 044 6341341

Dotyczy:

Przetarg na zakup nowego, średniego samochodu ratowniczo-gaśniczego z napędem 4x4.

W związku z zapoznaniem się z treścią Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia dla przetargu na zakup nowego, średniego samochodu ratowniczo-gaśniczego z napędem 4x4, 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 Szczesniak, 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 7 i 9 załącznika nr 1 do SIWZ.

- Dla punktu 7:

7	Podwozie samochodu z silnikiem o zapłonie samoczynnym. Silnik wysokoprężny z turbodoładowaniem. Moc silnika minimum 185 kW. Silnik spełniający normy czystości spalin zgodnie z przepisami ustawy prawo o ruchu drogowym.	
---	--	--

- Dla punktu 9:

9.	Napęd 4x4 z możliwością odłączania napędu osi przedniej lub stały napęd obu osi. Możliwość blokady mechanizmu różnicowego przedniej i tylnej osi Przekładnia rozdzielcza z przełożeniem terenowym i szosowym. Zawieszenie: przód-resory paraboliczne, tył-zawieszenie pneumatyczne z możliwością regulacji lub resory paraboliczne.	
----	--	--



POJAZDY SPECJALISTYCZNE — ZBIGNIEW — SZCZESNIAK

43-384 Jaworze, ul. Podgórska 506
tel. +48 33 8183254, fax. +48 33 8182614
Zakład produkcyjny:
43-382 Bielesko-Biała, ul. Wapienicka 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.

W załączeniu do protestu kopia artykułu który ukazał się w niezależnej specjalistycznej prasie, dotyczącego kwestii stosowania silników z technologią oczyszczania spalin SCR w pojazdach straży pożarnych.

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

Rok założenia
1992**POJAZDY SPECJALISTYCZNE**
— ZBIGNIEW —
SZCZESNIAK43-384 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

wyższym bezpieczeństwem jazdy dostępnymi zawsze, niezależnie od umiejętności i doświadczenia kierowcy.

Wymóg zastosowania pneumatycznego zawieszenia osi tylnej nie ma logicznego uzasadnienia w kontekście planowanego przeznaczenia pojazdu:

Wymagane w SIWZ zawieszenie osi tylnej na poduszkach pneumatycznych z możliwością regulacji wysokości zawieszenia, jest w tej klasie pojazdów stosowane wyłącznie przez firmę MAN. Zastosowanie zawieszenia pneumatycznego wymaga przeprowadzania w trakcie eksploatacji kosztownych wymian miechów pneumatycznych zawieszenia, ponadto elementy te są narażone na uszkodzenie podczas poruszania się pojazdu w terenie. Właściwości te w kontekście użytkowania pojazdu przez jednostkę OSP nie są korzystne. Oferowane przez większość producentów zawieszenie osi tylnej na resorach jest dużo trwalsze, bezobsługowe i nie wymagające przeprowadzania złożonych czynności serwisowych w czasie eksploatacji pojazdu.

Jedyną firmą mogącą złożyć ofertę nie podlegającą odrzuceniu jest firma **PUH Stolarczyk Mirosław**, która to posiada jako jedyna 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 odnośnie parametrów technicznych. Zgodnie z Art. 30 stawy PZP Zamawiający jest zobowiązany określić wymagania w odniesieniu do przedmiotu zamówienia zgodnie z obowiązującymi normami i wymaganiami. Zapisy punktów 7 i 9 zał. nr 1 do SIWZ bez żadnego uzasadnienia wykraczają poza parametry minimalne określone w obowiązujących wymaganiach, przez co naruszają zapisy Art. 30 ust PZP.

Informujemy również, że ze względu na fakt, iż w ponad 80% wszystkich przetargów organizowanych przez Ochotnicze Straże Pożarne na zakup pojazdów klasy średniej wymagania techniczne preferują pojazdy firmy PUH Stolarczyk na podwoziach MAN, wszystkie rozstrzygnięte sprawy są kierowane do Urzędu Zamówień Publicznych z prośbą o kontrolę przebiegu postępowania przetargowego.

Mając na uwadze powyższe, wnoszę jak na wstępie.

Z poważaniem,
WŁAŚCICIEL
Zbigniew Szczesniak
Zbigniew Szczesniak

Prosimy o pisemne potwierdzenie otrzymania protestu.

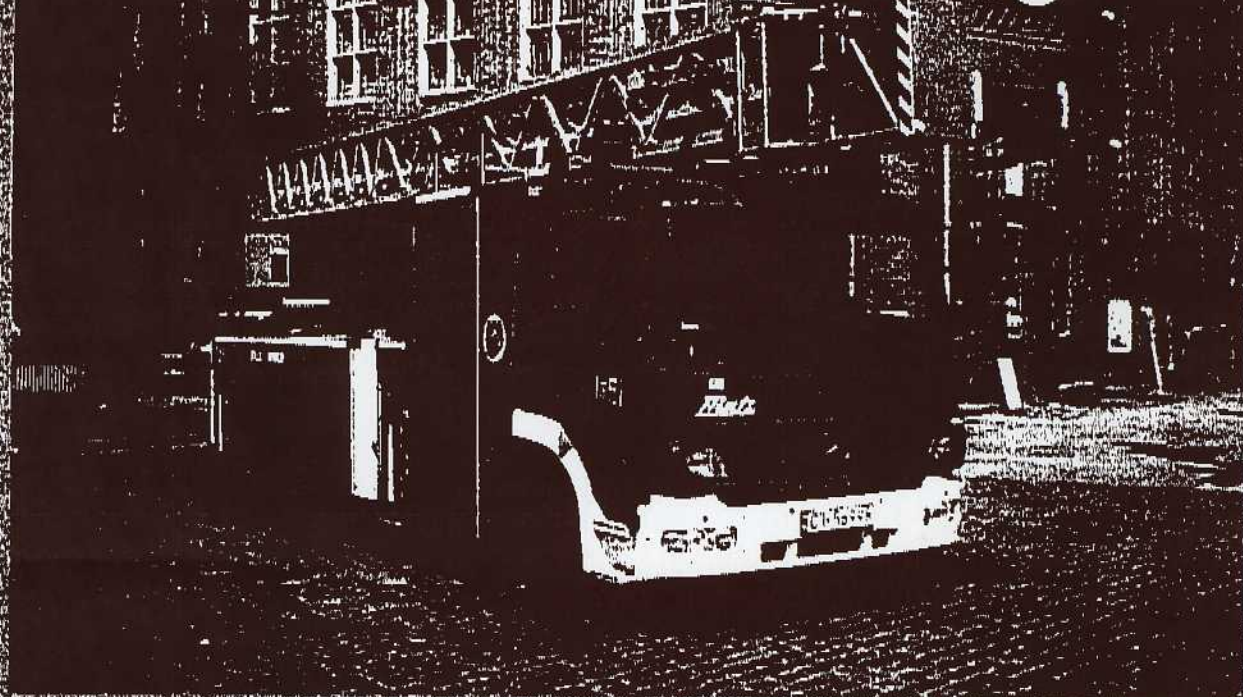
Rozdzielnik:

- a/a
- Urząd Zamówień Publicznych
- adresat

998 - SPRZĘT POŻARNICZY

BlueTec

- oszczędność i ekologia

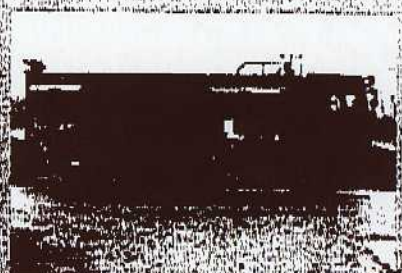


Nowatorska i ekologiczna technologia SCR (selektywnej redukcji katalizacyjnej) do silników wysokoprężnych, nazywana przez koncern Daimler AG technologią BlueTec, odnosił sukcesy od chwili wprowadzenia jej na rynek w 2005 roku. Ciężarówki Mercedesy zaopatrzone w BlueTec sprawdzają się we wszystkich sektorach – dystrybucji, transporcie samochodowym czy budowlanym, ale także w służbie w straży pożarnej.

Właścicielom pojazdów już ponad rok temu udało się osiągnąć ekologiczne i ekonomiczne korzyści. Przemyśle, transportowi i służbie pożarnej udało się osiągnąć oszczędności dzięki redukcji emisji gazów szkodliwych. Dzięki technologii BlueTec udało się osiągnąć redukcję emisji azotanów o 80%, co przekłada się na oszczędności w kosztach eksploatacji. Właściciele pojazdów mogą również skorzystać z ulg podatkowych, które przewidziano dla pojazdów o niskiej emisji. Właściciele pojazdów mogą również skorzystać z ulg podatkowych, które przewidziano dla pojazdów o niskiej emisji.

Prośbę – lepiej

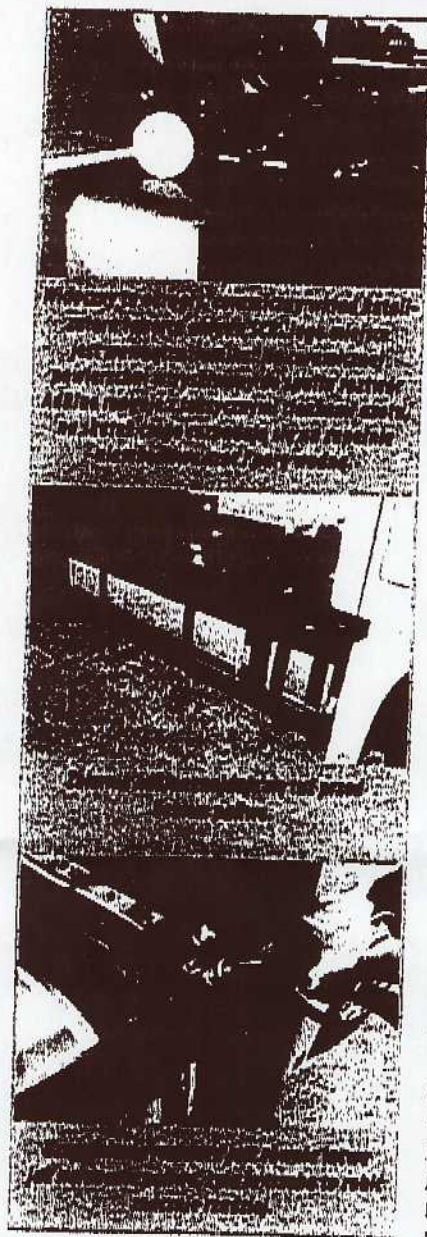
Technologia SCR jest niezwykle skutecznym sposobem na redukcję emisji szkodliwych gazów. Dzięki temu można osiągnąć oszczędności, które są związane z zużyciem paliwa oraz kosztami eksploatacji. Technologia BlueTec oraz SCR (selektywnej redukcji katalizacyjnej) pozwala na redukcję emisji azotanów o 80%, co przekłada się na oszczędności w kosztach eksploatacji. Właściciele pojazdów mogą również skorzystać z ulg podatkowych, które przewidziano dla pojazdów o niskiej emisji.



Właściciel BlueTec postrzega korzyści z silnika BlueTec jako oszczędność. Dzięki temu można osiągnąć oszczędności, które są związane z zużyciem paliwa oraz kosztami eksploatacji.

Właściciele pojazdów mogą również skorzystać z ulg podatkowych, które przewidziano dla pojazdów o niskiej emisji. Właściciele pojazdów mogą również skorzystać z ulg podatkowych, które przewidziano dla pojazdów o niskiej emisji.

998 - SPRZĘT POŻARNICZY



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

racji Euro 3. Silniki z recyrkulacją spalin są ponadto bardziej podatne na awarie związane z zaczopowaniem 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 redukovanie ilości tlenków azotu w silniku w połączeniu z redukcją emisji cząstek 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 strazy 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



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 spalane go 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 złote go. 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 strazy 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 miejskich dla pojazdów niespełniających 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)