

Masłów, dn. 02.07.2013 r.

ZP.OSP.1.2013

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na: *„Dostawa 1 sztuki samochodu gaśniczego przystosowanego do celów ratownictwa ekologicznego.”*

Pytanie nr 1: Zamawiający wymaga dostarczenia samochodu z silnikiem spełniającym normę czystości spalin EURO5 bez konieczności stosowania dodatkowych płynów w układzie spalania (punkt 1.8.zał 1)

Czy zamawiający dopuszcza zaproponowanie podwozia z silnikiem, który spełnia normę EURO 5 w technologii SCR a więc z koniecznością stosowania Ad-Blue, jednak pozbawionego OBD (silnik nie traci mocy w przypadku braku Ad-Blue)? Chcielibyśmy zaznaczyć iż rozwiązanie to jest powszechnie stosowane przez większość producentów podwozi, technologia SCR ma wiele zalet, w tym główne w postaci zmniejszonego zużycia paliwa i mniejszych kosztów przeglądu w porównaniu z systemem EGR, co wpływa korzystnie na ekonomikę użytkownika pojazdu i w żaden sposób negatywnie nie wpływa na zdolność pojazdu do natychmiastowego podjęcia akcji. Ponadto brak ewentualnej zgody ze strony Zamawiającego oznaczać będzie, że do niniejszego postępowania przystąpi wyłącznie jedna firma, zabudowująca pojazdy na podwoziach MAN (nieдоступnych dla innych Wykonawców), a mianowicie Mirosław Stolarczyk PUH z siedzibą w Kielcach co niewątpliwie stanowić będzie naruszenie Art. 29 ustawy PZP.

Odpowiedź nr 1: Ze względu na to, że dostępne są dwie technologie osiągnięcia normy czystości spalin poprzez zastosowanie płynu Ad-Blue lub bez zastosowania dodatkowych płynów Zamawiający ma prawo i obowiązek określić w specyfikacji takie rozwiązania i warunki techniczne, jakie będą dla niego najlepsze, aby produkt optymalnie spełniał potrzeby i oczekiwania użytkownika.

Zamawiający podtrzymuje zapis w SIWZ.

Pytanie nr 2: Zamawiający wymaga by kabina była na zawieszeniu pneumatycznym (punkt 1.11. zał. Nr 1). Tak postanowione wymaganie Zamawiającego jest pozbawione logicznego uzasadnienia z technicznego punktu widzenia. Z uwagi na fakt, iż tylko jeden producent oferuje takie rozwiązanie, tak określone wymagania, wedle naszego odczucia, zostały postanowione nie po to by spełniały się w codziennym użytkowaniu/ lecz by utrudnić uczciwą konkurencję, i by w postępowaniu wziął udział jedyny producent oferujący pojazdy na podwoziach firmy MAN. Niemniej pytamy: czy Zamawiający dopuszcza mechaniczne zawieszenie kabiny w sześciu punktach, które z racji przeznaczenia pojazdu, lepiej będzie się sprawdzać w codziennym użytkowaniu i w żaden sposób nie ustępuje rozwiązaniom wymaganym przez Zamawiającego?

Odpowiedź nr 2: Zamawiający wybrał rozwiązanie z zawieszeniem pneumatycznym kabiny, które w jego rozeznaniu jest lepsze i i daje większy komfort od zawieszenia mechanicznego.

Zamawiający podtrzymuje zapis w SIWZ.

Pytanie nr 3: Zamawiający wymaga by koło zapasowe zamontowane było z tyłu pod autopompą (punkt 1.31 zał. Nr 1). Chcielibyśmy zwrócić uwagę , że tak postawiony wymóg wpłynie na zmniejszenie kąta zejścia pojazdu gdyż nie ma możliwości zamocowania koła pod ramą i pod pompą mieszczącego się w obrysie ściegania warunkującego kąt zejścia. Zamawiający wymaga by do oferty dołączyć ważne świadectwo dopuszczenia dla pojazdu. Aby warunek ten był spełniony, samochód dostarczony do Zamawiającego musi być zgodny z próbka przedstawioną do badań, na podstawie której pojazd pozytywnie przeszedł proces certyfikacji i uzyskał świadectwo dopuszczenia CNBOP. Zaoferowanie pojazdu z mocowaniem koła pod pompą spowoduje iż przedmiot dostawy odbiegał będzie od pojazdu, na podstawie którego wydane było świadectwo dopuszczenia, tym samym będzie można uznać, że taka oferta z mocy prawa będzie musiała podlegać odrzuceniu z uwagi na brak ważnego świadectwa dopuszczenia dla takiej wersji pojazdu.

Odpowiedź nr 3: Czy wobec powyższego Zamawiający mając świadomość niezgodności takiego rozwiązania z wymogami normy PN-EN 1846-2 dopuści zaoferowania pojazdu bez stałego mocowania dla koła zapasowego lub rozważy zmianę wymogu miejsca montażu koła zapasowego?

Zamawiający zmienia treść punktu 1.31 załącznika nr 1 do SIWZ, który otrzymuje brzmienie:

Pełnowymiarowe koło zapasowe mocowane w samochodzie do przewożenia awaryjnego (miejsce należy uzgodnić z Zamawiającym w trakcie realizacji zamówienia).

Według wiedzy Zamawiającego jest obecnie minimum 2 Wykonawców, którzy oferują samochody spełniające warunki techniczne określone w SIWZ przez Zamawiającego.

Zarzut o „jedynym producencie” jest więc nieuzasadniony.

Zamawiający ma prawo tak sformułować techniczne warunki zamówienia, aby spełniały one jego potrzeby eksploatacyjne dostosowane do operacyjnego terenu działania, a nie oczekiwania Wykonawcy.

Zachowanie uczciwej konkurencji nie polega bowiem na takim sformułowaniu SIWZ, aby mogły w postępowaniu przetargowym uczestniczyć wszystkie produkty istniejące na rynku.

PREZES ZARZADU OSP
w Machocicach Kapitulnych
Czesław Piątrowski