



Nasz adres:  
Urząd Gminy  
**Słońsk**  
Ul. Sikorskiego 15  
66-436 Słońsk  
woj. Lubuskie  
NIP 598-13-22-147

Telefony: 0-95 757 2271 – centrala  
0-95 757 2276 – wójt  
0-95 757 2273 - skarbnik  
0-95 757 2268

Fax.

e.mail: sekretariat@slonsk.pl  
skarbnik@slonsk.pl  
www.slonsk.pl

Numer zamówienia: ZP.271.10.2013

Słońsk, dn. 08.07.2013 r.

otrzymują wg. rozdzielnika

### Odpowiedź Nr 1 do SIWZ

**Dotyczy:** zamówienia publicznego – dostawy, ogłoszonego w Biuletynie Zamówień Publicznych w dniu 03.07.2013 pod nr 258934-2013, na **zakup samochodu pożarniczego dla OSP Słońsk**

#### Pytanie Nr 1:

Zamawiający wymaga ważnego świadectwa dopuszczenia ważnego na dzień składania ofert (pkt 1.4 opisu przedmiotu zamówienia).

Chcielibyśmy podkreślić, że świadectwo dopuszczenia CNBOP jest dokumentem niezbędnym przy wprowadzeniu pojazdu pożarniczego do podziału bojowego. Dostarczenie świadectwa razem z ofertą nic nie wnosi, a może jedynie ograniczyć możliwość złożenia oferty Wykonawcom, którzy nie posiadają wymaganego dokumentu na dzień składania ofert.

Czy zatem Zamawiający, mając na uwadze zapewnienie zasad równego traktowania wykonawców, dopuści możliwości dostarczenia świadectwa CNBOP najpóźniej w dniu odbioru techniczno – jakościowego?

#### Odpowiedź nr 1:

Zamawiający podtrzymuje zapisy w specyfikacji .

Wykonawcy winni przedłożyć aktualne świadectwo w dniu upływu terminu składania ofert. Zamawiający musi mieć pewność że dany Wykonawca rzeczywiście spełnia warunki dostawy i dostarczy produkt o właściwych parametrach, szczególnie gdy dotyczy to bezpieczeństwa publicznego, ochrony zdrowia i życia. Świadectwo dopuszczenia daje pewność i jest wiarygodną gwarancją otrzymania wyrobu spełniającego wymogi Zamawiającego i odpowiednich przepisów.

#### Pytanie Nr 2:

Zamawiający wymaga żeby samochód był wyposażony w hamulce bębnowe przedniej i tylnej osi (punkt 3.1. opisu przedmiotu zamówienia).

Większość opracowań na ten temat jednoznacznie wskazuje, że zastosowanie hamulców tarczowych na obydwu osiach przekłada się bezpośrednio na skuteczność hamowania pojazdu w warunkach drogowych. Ma to bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo użytkowników pojazdu oraz innych użytkowników drogi zwłaszcza w trakcie szybkiego dojazdu wozu bojowego do akcji. Zastosowanie hamulców bębnowych na przedniej osi, poprzez wyższą wagę, ma wpływ na pogorszenie kierowności pojazdem, a w związku z ich zamkniętą konstrukcją hamulce takie wykazują tendencje do przegrzewania się, co z kolei prowadzi do spadku ich skuteczności.

Podstawową zaletą hamulców tarczowych jest nieosłonięta struktura. Taka konstrukcja sprawia, że nie pojawia się problem przegrzania hamulców. Ponadto dzięki styczności z opływającym powietrzem i wodą ulegają one nie tylko schłodzeniu ale i procesowi samooczyszczania.

Na uwagę zasługuje również fakt, że wymóg zaferowania hamulców bębnowych przy jednoczesnym określeniu minimalnej mocy silnika na poziomie 280KM powoduje, że w przedmiotowym postępowaniu może być zaferowane tylko i wyłącznie podwozie marki

Mercedes-Benz Atego. Pozostałe pojazdy tej klasy mają albo mniejsza moc silnika (Iveco) albo też posiadają hamulce tarczowe (MAN, Renault).

Czy zatem Zamawiający, mając na uwadze zapewnienie zasad równego traktowania wykonawców i konkurencyjności, dopuści zaproponowanie pojazdów z hamulcami tarczowymi na obu osiach?

**Odpowiedź nr 2:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy w specyfikacji.

Koszt eksploatacji i serwisowania hamulców bębnowych jest zdecydowanie tańszy, co ma bardzo duże znaczenie przy długotrwałym użytkowaniu pojazdu. Z punktu widzenia Zamawiającego (jego wiedzy i doświadczenia) wynika, iż takie rozwiązanie jest lepsze i bardziej praktyczne. Hamulec bębnowy jest o wiele lepiej chroniony i zabezpieczony przed dostaniem się ciał obcych na część roboczą, poprzez osłonięcie elementów hamujących, a co za tym idzie jest mniej awaryjny.

**Pytanie Nr 3:**

Zamawiający wymaga żeby samochód był wyposażony w system ABS z możliwością odłączenia podczas jazdy w terenie (punkt 3.2. opisu przedmiotu zamówienia).

Oferowany samochód jest pojazdem uterenowionym zaliczanym do grupy 2, który przeznaczony jest do poruszania się po drogach utwardzonych, gdzie system ABS jest wymagany odrębnymi przepisami, które mówią iż każdy samochód musi być wyposażony w system ABS i nie określają możliwości chociażby chwilowego jego wyłączenia w warunkach drogowych.

Rozumiemy zatem, że wymóg ten Zamawiający odniósł jedynie do używania podczas jazdy w warunkach terenowych, gdzie system ABS z założenia nie spełnia swojego zadania.

Czy wobec powyższego Zamawiający uzna za spełnione zaoferowanie podwozia z układem ABS automatycznie odłączanym podczas jazdy w terenie z włączonymi blokadami, jeżeli nie to czy Zamawiający dostarczy podczas odbioru pojazdu stosowne oświadczenie, że wyłączenie systemu ABS będzie miało miejsce tylko podczas jazdy poza drogami publicznymi( tzn. podczas jazdy terenowej), i że ponosić będzie odpowiedzialność w przypadku ewentualnego zdarzenia podczas jazdy po drodze publicznej z wyłączonymi systemami?

**Odpowiedź nr 3:**

Zamawiający wyraża zgodę na układ ABS odłączany automatycznie podczas jazdy w terenie.

**Pytanie Nr 4:**

Zamawiający wymaga przetłoczenia zewnętrznego ściany tylnej kabiny w celu umiejscowienia uchwytów na aparaty powietrzne (punkt 3.5. opisu przedmiotu zamówienia).

Czy Zamawiający dopuści zaproponowanie podwozia bez przetłoczenia tylnej ściany jednakże z mocowaniami na aparaty nie powodującymi ograniczenie powierzchni siedziska i przestrzeni na nogi?

**Odpowiedź nr 4:**

Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie. Zamawiający dopuszcza układ równoważny. Obowiązek udowodnienia równoważności leży po stronie Wykonawcy. Wytłoczenie pozwala na zamocowanie aparatów głębiej w oparciu tylnym kabiny, tym samym nie powoduje zmniejszenia przestrzeni dla załogi i powierzchni siedziska. Obowiązek innego rozwiązania spełniającego wymagania zamawiającego i udowodnienia tego leży po stronie Wykonawcy.

**Pytanie Nr 5:**

Zamawiający wymaga m.in. regulacji pochyleń i odległości samego siedziska fotela kierowcy oraz pochyleń siedziska fotela pasażera (punkt 3.6. opisu przedmiotu zamówienia).

Czy Zamawiający dopuści zaproponowanie podwozia bez wymienionych powyżej rozwiązań, jednakże z regulacją pochyleń oparcia i odległości całego fotela, co pozwoli na dobranie optymalnej pozycji do jazdy zarówno dla kierowcy jak i dowódcy?

**Odpowiedź nr 5:**

Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie.

**Pytanie Nr 6:**

Zamawiający wymaga otwierane lub wysuwne podesty pod wszystkimi schowkami bocznymi zabudowy, w tym otwierane lub wysuwne podesty nad kołami tylnymi po obu stronach zabudowy (punkt. 4.2. opisu przedmiotu zamówienia).

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie zabudowy pojazdu bez otwieranych nadkoli tylnych, jednakże z podestami bocznym tak rozwiązanymi, by umożliwiały ergonomiczny i zgodny z przepisami dostęp do sprzętu ulokowanego na górnych półkach zabudowy? Rozwiązanie takie ma swoje zalety, a główną z nich jest brak problemów z częstymi wymianami elementów amortyzujących i blokujących (siłowniki, amortyzatory, zamki), które z racji narażenia na ciągłe oddziaływanie wilgoci, błota, kurzu, soli, śniegu zużywają się ponadprzeciętnie szybko. Dopuszczenie takiego rozwiązania spowoduje, że kosztów utrzymania samochodu po okresie gwarancji (szczególnie ważne jeśli użytkownikiem jest OSP) nie będą podnosiły wydatki związane z częstymi, kłopotliwymi i niestety koniecznymi wymianami uszkodzonych elementów otwieranego nadkola.

**Odpowiedź nr 6:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy w SIWZ.

Zamawiający wymaga aby były otwierane lub wysuwane podesty pod każdą boczną żaluzją, jako bardziej bezpieczne rozwiązanie dla użytkowników, nie stwarzające zagrożenia przy dostępie do sprzętu położonego w górnych partiach schowków. Szczególnie do sprzętu umieszczonego w środkowych schowkach zabudowy pożarniczej. Dzięki temu rozwiązaniu z podestów może być tworzony podest roboczy z dostępem do sprzętu na całej długości zabudowy.

**Pytanie Nr 7:**

Zamawiający wymaga by w przedziale pracy autopompy zamontowany był włącznik do uruchamiania silnika pojazdu i załączenia pompy (punkt 4.24. opisu przedmiotu zamówienia).

Chcielibyśmy zwrócić uwagę, że włączanie i wyłączanie silnika pojazdu, ze względu na nagłe obciążenie mechanizmów pracujących, powinno odbywać się za pomocą stacyjki pojazdu, po uprzednim rozłączeniu elementów napędowych. O ile wyłączenie silnika pojazdu w przedziale obsługi autopompy tłumaczyć można koniecznością sytuacji nagłej (np. konieczność natychmiastowego zaprzestania podawania środków gaśniczych), o tyle ponowne jego uruchomienie z uwagi na obciążenie mechaniczne sprzęgniętych już ze sobą elementów nie powinno się odbywać się z tyłu. Umieszczenie w tylnym przedziale włącznika startu silnika powodować będzie, że obsługujący będą, zgodnie z założeniem, że skoro jest, używać go znacznie częściej niż wymagałaby tego sytuacja nagła, co skutkować może uszkodzeniem układu napędowego autopompy.

Czy wobec powyższego Zamawiający dopuści zaproponowanie pojazdu bez możliwości włączania silnika i załączenia autopompy z przedziału tylnego?

**Odpowiedź nr 7:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy w specyfikacji. Zamawiający nie podziela stanowiska Wykonawcy w tym zakresie. Zamawiający określił warunki bezpieczeństwa jakie należy spełnić, aby załączyć silnik i autopompę z przedziału autopompy. Zamawiający nie przewiduje komplikacji w obsłudze, uważa że takie rozwiązanie odpowiada Użytkownikowi oraz ułatwia i przyspiesza działania w akcji ratowniczej.

**Pytanie Nr 8:**

W punkcie. 4.14. Zamawiający wymaga zbiornika wody o pojemności min. 2,7m<sup>3</sup>. Czy Zamawiający dopuści zaproponowanie pojazdu ze zbiornikiem wody o pojemności 2,5m<sup>3</sup> lub 4m<sup>3</sup>?

**Odpowiedź nr 8:**

Zamawiający dopuszcza zbiorniki o pojemności 2,5m<sup>3</sup> i większe jeżeli CNBOP umieści to na świadectwie.

**Pytanie Nr 9:**

Zamawiający wymaga by na dachu kabiny zamontowana była wyprofilowana nadbudowa wykonana z materiałów kompozytowych z zamontowaną lampą zespoloną z napisem „STRAŻ”, umieszczoną w nakładce kompozytowej dachu kabiny i dwie wyprofilowane lampy niebieskie LED, wbudowane w nakładkę kompozytową lub układ równoważny.

Dodatkowo zamontowane dwie lampy dalekosiężne.

Pomiędzy kabiną a zabudową pożarniczą zamontowana osłona ochronno-maskująca, połączona w jednolitą całość z nadbudową na dachu kabiny.

W przypadku zabudowy kompozytowej wykonana ze specjalnych profilowanych materiałów kompozytowych jako nierozłączna część z nadbudową pożarniczą z elementami barierki rurowej.

Na ścianie tylnej pojazdu wbudowane w naroża, wyprofilowane dwie specjalne lampy niebieskie lub układ równoważny oraz „fala świetlna” LED wbudowana w nakładkę kompozytową, umieszczona na tylnej ścianie nadwozia (punkt 3.9, 4.1 oraz 4.11 opisu przedmiotu zamówienia).

Opisany powyżej wymóg wykonania elementów zabudowy wskazuje jednoznacznie na produkt jednego wykonawcy – firmy Bocar Sp. z o.o.

Co prawda pozostali producenci pojazdów pożarniczych w Polsce dysponują technologią pozwalającą na spełnienie tych konkretnych wymagań Zamawiającego, jednakże zaznaczyć należy, że Zamawiający określił w punkcie 1.4 wymóg posiadania kompletnego świadectwa dopuszczenia CNBOP, ważnego na dzień składania ofert.

#### **Odpowiedź nr 9:**

Informacja przekazana przez Oferenta składającego zapytanie, dotycząca ilości Wykonawców posiadających świadectwo dopuszczenia, nie ma znaczenia, ponieważ nie można wykluczyć, że inni Wykonawcy nie posiadający takiego świadectwa na dzień wszczęcia postępowania są w stanie je uzyskać w trakcie jego trwania i dołączyć do oferty. Tym bardziej, że pytający sami stwierdzają, że są wykonawcy posiadający technologię pozwalającą im na spełnienie konkretnych wymagań Zamawiającego i są w stanie dostarczyć produkt o właściwych parametrach.

Wymóg złożenia świadectwa dopuszczenia CNBOP przez Oferenta jest dla Zamawiającego gwarancją, że dany Wykonawca będzie wiarygodny i rzeczywiście spełni warunki dostawy, szczególnie, gdy dotyczy to bezpieczeństwa publicznego, ochrony zdrowia i życia.

#### **Pytanie Nr 10:**

Zamawiający wymaga by elementy podwozia lakierowane były w kolorze czarnym (punkt 3.20 opisu przedmiotu zamówienia).

Czy Zamawiający dopuści elementy podwozia ciemnoszare, w przypadku, gdy jest to fabryczny kolor elementów podwozia?

#### **Odpowiedź nr 10:**

Zamawiający dopuszcza by elementy podwozia były ciemnoszare, w przypadku, gdy jest to fabryczny kolor elementów podwozia.

#### **Pytanie Nr 11:**

Informujemy, iż opis przedmiotu zamówienia z tak postawionymi wymaganiami technicznymi wskazuje, że załącznik został przygotowany w sposób nienależyty, przy złamaniu zasad uczciwej konkurencji i równego traktowania, przy założeniu iż wymagane są parametry grosze przy jednoczesnym nie dopuszczeniu do udziału w postępowaniu pojazdów spełniających wymagania zamawiającego w stopniu równym bądź wyższym i zawiązując przy tym krąg potencjalnych wykonawców do jednego producenta firmy Bocar MB Atego.

Mając na uwadze powyższe oraz przytoczone poniżej fakty techniczne, wnioskujemy o unieważnienie w/w postępowania przetargowego jako obciążonego wadą prawną uniemożliwiającą zawarcie ważnej umowy i ogłoszenie go zgodnie z obowiązującym prawem tj. Rozporządzeniem Ministra MSWiA oraz ustawą PZP bądź zmianę zapisów wymagań technicznych. W innym przypadku zmuszeni będziemy przekazać sprawę do odpowiednich organów kontrolnych.

W zał. Nr 1 zamawiający wymaga:

- 1) napęd stały 4x4

Czy dopuszcza zastosowanie napędu bardziej ekonomicznie i eksploatacyjnie uzasadnionego tj. z możliwością odłączenia napęd osi przedniej?

W 90 % samochód porusza się po drodze utwardzonej więc o wiele korzystniej – ekonomiczniej odłączyć oś przednią. Wnioskujemy o dopuszczenie do udziału w postępowaniu pojazdy posiadające dotatkowo możliwość odłączenia napędu osi przedniej.

- 2) Samochód wyposażony w hamulce bębnowe na obu osiach

Zamawiający nie jest konstruktorem układów hamulcowych - a zatem nie jest uprawniony do stawiania warunków w tym zakresie. Sprawę tą reguluje homologacja pojazdu i Regulamin EKG ONZ.

Ponadto informujemy, iż obecnie produkowane pojazdy posiadają bardziej powszechne, nowoczesne i skuteczniejsze rozwiązania układów hamulcowych tj. hamulce tarczowe. W związku z powyższym wnioskujemy rezygnację z zapisu „hamulce bębnowe” i dopuszczenia do udziału w postępowaniu wykonawców oferujących rozwiązania technologiczne w stopniu wyższym spełniające wymagania zamawiającego.

### 3) Zawieszenie osi tylnej mechaniczne

Dlaczego zamawiający nie dopuszcza rozwiązań uznanych powszechnie za lepsze tj. mające np. pneumatyczne zawieszenie osi tylnej? Rozwiązania te gwarantują bezpieczną eksploatację pojazdu potwierdzają to badania w zakresie kąta przechyłu bocznego – parametr lepszy od tradycyjnych zawiesznień resorowych o 5 % zwiększenie poprzez możliwość regulacji kąta zejścia i kąta rampowego.

Powyższe również potwierdzają producenci i użytkownicy /około kilkuset użytkowników jednostek ochrony przeciwpożarowej/. Wnioskujemy o dopuszczenie do udziału w postępowaniu wykonawców oferujących pojazdy spełniające w stopniu wyższym wymagania zamawiającego, pojazdy wyposażone w tylne zawieszenie pneumatyczne z możliwością regulacji jego zawieszenia.

Mając na uwadze powyższe wnioskujemy o dopuszczenie do udziału w postępowaniu pojazdu, który w stosunku do opisanego w załączniku nr 1 oprócz wymienionych tam wymogów, charakteryzuje się dodatkowo następującymi parametrami technicznymi:

1. silnik o mocy 290 KM,
2. napęd 4X4 z możliwością odłączenia (W 90 % samochód porusza się po drodze utwardzonej więc o wiele korzystniej – ekonomiczniej odłączyć oś przednią),
3. hamulce obu osi tarczowe,
4. samochód spełniający normę czystości spali EURO5 bez konieczności stosowania Ad-Blue (nie generuje to niepotrzebnych kosztów związanych z koniecznością jego zakupu, obsługi i przechowywania). Wiele wyprodukowanych pojazdów pożarniczych stosując nowoczesniejsze rozwiązania – bez konieczności stosowania dodatkowych płynów typu AdBlue – jest w eksploatowanych w jednostkach straży pożarnej przez lata pracują w tym zakresie bezawaryjnie.
5. zawieszenie tylnej osi na poduszkach pneumatycznych z systemem samopoziomującym i możliwością regulacji wysokości tylnego zawieszenia.
6. kabinę wyprodukowaną fabrycznie na bazie jednej płyty podłogowej (bez konieczności jej sztukowania, doklejania) posiadającą oryginalne stopnie wejściowe,
7. kabinę zawieszoną na poduszkach pneumatycznych (poprawia bezpieczeństwo i komfort),
8. zabudowę wykonaną z materiałów kompozytowych w kolorze RAL3000 bez lakierowania ,
9. zbiornik wodny zgodny z rozporządzeniem MSWiA o poj. 3,5 m<sup>3</sup>.

### **Odpowiedź nr 11:**

Ad. 1. Zamawiający podtrzymuje zapisy w specyfikacji.

Z uwagi na trudne warunki oraz ukształtowanie terenu w jakim działa jednostka, rozwiązanie z stałym napędem osi przedniej jest bardziej korzystne. Rozwiązanie to daje większą pewność pokonania trudnych fragmentów terenu w jakich działa jednostka i jest mniej podatne na błędy kierowcy. Takie rozwiązanie jest też praktyczne, samochód stabilniej zachowuje się na drogach. Pojazdy które posiadają możliwość dołączania /rozłączania napędu osi przedniej nie są wyposażone w mechanizm różnicowy międzyosiowy (między mostowy). W pojazdach takich załączenie napędu osi przedniej musi nastąpić po zatrzymaniu lub zwolnieniu najwyżej do kilku kilometrów. Jakikolwiek błąd może spowodować awarię pojazdu lub jego chwilowe ugrzęźnięcie.

Ad. 2. Odpowiedź jak dla pytania nr 2.

Ad. 3. Zamawiający podtrzymuje zapisy w specyfikacji.

Z posiadanej wiedzy Zamawiającego wynika, że zawieszenia mechaniczne na resorach są niezawodne i jest to podstawowym argumentem stosowania takich rozwiązań.

Odporność resorów na przeciążenia pojazdu i uszkodzenia mechaniczne jest dużo większa od rozwiązań proponowanych. Stawiając takie rozwiązania techniczne Zamawiający ponownie kierował się specyfiką terenu po którym będzie się poruszał przedmiotowy sprzęt.

Ad. wniosków zawartych w punktach 1-9

Jeśli w w/w odpowiedziach nie było uregulowań lub wyjaśnień Zamawiający podtrzymuje zapisy siwz.

Sprzęt będący przedmiotem zamówienia ma służyć Zamawiającemu, to on będzie go eksploatował przez wiele lat. Zaś zadaniem Wykonawcy jest zaoferowanie produktu, który spełnia wymagania użytkownika, a nie żądanie zmiany przedmiotu zamówienia w sposób odpowiadający potrzebom wykonawcy.

**W/w wyjaśnienia stanowią integralną część specyfikacji istotnych warunków zamówienia.**

**Prosimy o ich uwzględnienie w przygotowywanych ofertach.**

**Powyższe wyjaśnienia nie wymagają dodatkowego czasu na wprowadzenie zmian w ofertach, w związku z czym zamawiający nie przedłuży terminu składania ofert.**

**Na podstawie art. 27 ust. 2 ustawy Prawo zamówień publicznych proszę o potwierdzenie otrzymania pisma.**

Z poważaniem

**Rozdzielnik:**

1. Firma pytająca
2. BIP Strona internetowa Urzędu Gminy
3. Tablica ogłoszeń
4. a/a



Janusz Krzysztof