



RZP.271-04/15
Nr pisma: RZP.271.4.2015-10

Swarzędz, dnia 05 . 03 . 2015r.

Wyjaśnienie treści Specyfikacji istotnych warunków zamówienia

„Dostawa ciężkiego samochodu ratowniczo - gaśniczego z napędem 4x4 GCBA 5/32 na wyposażenie Ochotniczej Straży Pożarnej w Swarzędzu”

Do siedziby zamawiającego wpłynęła informacja i „pytania” o wyjaśnienie treści Specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

Po zapoznaniu się ze SIWZ dotyczącą w/w przedmiotu zamówienia okazuje się, że postępowanie Zamawiającego przy przygotowaniu przetargu nie jest przeprowadzane zgodnie z ustawą Pzp, wymaganiami Rozporządzenia MSWiA oraz normami dla pojazdów pożarniczych. W konsekwencji prowadzi to do ograniczenia w sposób nieuzasadniony liczby potencjalnych wykonawców, a tym samym nie zapewnienia konkurencyjności. Takie działania Zamawiającego ewidentnie nie leżą w interesie publicznym i są poczynione jedynie w interesie wytypowanego wcześniej producenta /marki pojazdu/. Tym samym obarczone są wadą prawną uniemożliwiającą zawarcie umowy bez naruszenia prawa.

Nie znajdujemy żadnego logicznego, technicznego i prawnego uzasadnienia warunków postawionych przez Zamawiającego, które dałyby się obronić w oparciu o stosowaną technikę motoryzacyjną i przywołane rozporządzenie oraz ustawę Prawo o ruchu drogowym i inne przepisy prawa. Podkreślamy, że opis przedmiotu zamówienia został dokonany celowo w sposób utrudniający uczciwą konkurencję, niezgodnie z Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 27 kwietnia 2010 r. Zamawiający w sposób skrajny i tendencyjny określił wymagania, których korelacja doprowadza do sytuacji, że ważną ofertę może złożyć tylko i wyłącznie, wytypowany wcześniej producent /marka pojazdu/. W tym miejscu wskazujemy, że określenie w taki sposób parametrów technicznych nie jest podyktowane żadnymi szczególnymi potrzebami przyszłych użytkowników i stanowi naruszenie prawa.

Wnosimy o dopuszczenie do udziału w postępowaniu pojazdów posiadających nowocześniejsze rozwiązania w wyniku zastosowania technologii zmniejszających masę pojazdu, co w takim przypadku powoduje brak konieczności stosowania silników "paliwożernihych" o dużej mocy jak wymaga Zamawiający. Takie wymaganie jest sprzeczne z logiką i zaleceniami właściwego ministra dotyczącymi oszczędności zużycia energii. Nie znajduje w tym przypadku zastosowanie prawa Zamawiającego do wyboru przedmiotu zamówienia, który spełni jego oczekiwania, gdyż takie oczekiwanie nie jest poparte ani względami ekonomicznymi, ani technicznymi, ani też eksploatacyjnymi, a jedynie względami nie mającymi poparcia w obowiązującym prawie. Środki wydawane na przedmiot zamówienia są publicznymi a nie własnymi, więc nie może mieć miejsca wybór wynikający z innych pobudek jak obowiązujące prawo.



Uzasadnienie:

W pkt. 35 Zamawiający wymaga silnika o mocy nie mniejszej niż 360 KM, Preferując nawet wartość przewyższającą.

Rozporządzenie MSWiA i normy PN-EN nie określają wymaganej minimalnej mocy silnika pojazdu lecz określają minimalne wymagania jakie musi spełnić pojazd w zakresie dynamiki tj. przyspieszenia i prędkości poruszania się. Te określone parametry zazwyczaj nie zależą tylko od mocy silnika i zastosowanych przełożeń itd. a w szczególności od masy pojazdu.

Masa zamawianego pojazdu, który może być uczestnikiem postępowania znacząco przekroczy 18 000 kg. Przy wymaganej mocy silnika przyjmując masę pojazdu tylko 18 000 kg osiągnie on współczynnik mocy do masy 20 KM/tonę. Inny pojazd, który wg wymagań zamawiającego nie może być uczestnikiem postępowania ważący 16 600 kg i posiadający silnik o mocy 340 KM przekroczy 20 KM/tonę. Ten prosty przykład pokazuje bezsensowność wymogu który określi Zamawiający, kierując się tylko koniecznością wyeliminowania innych marek podwozi, które mogłyby być zastosowane do produkcji pojazdu pożarniczego.

KG PSP w przeszłości wyznaczyła parametr masowego współczynnika masy do mocy na 10 kW/tonę czyli 13,6 KM/tonę.

W związku z powyższym Zamawiający powinien zmienić wymóg dopuszczając innych uczestników postępowania zmieniając wymóg na silnik o mocy np. min. 340 Ki lub określając masowy wskaźnik mocy czy też wskazując minimalne parametry w zakresie dynamiki pojazdu zgodnie z rozporządzeniem i normami.

W punkcie 62 zapisał „preferowana autopompa z bezobsługowym systemem zabezpieczającym przed przegrzaniem”. Prosimy o wyjaśnienie jak Zamawiający zamierza oceniać lub weryfikować ewentualne spełnienie tego zapisu? Informujemy, iż autopompa nie służy do podgrzewania wody, a opisane zjawisko nie jest możliwe do jednoznacznej weryfikacji. Wnioskujemy o wykreślenie tego zapisu skoro nie jest możliwa jego ocena.

W punkcie 20 zapisał „skrzynia biegów ... wyposażona w bieg pełzający do holowania ciężkich pojazdów”. Prosimy o wykreślenie tego wymogu lub podanie z jaką prędkością ma pełzać pojazd jadący na takim biegu, oraz jakie wymagania prawne i techniczne ma spełnić pojazd pożarniczy by stać się pojazdem holowniczym, bo taki wymóg stawia Zamawiający?

W punkcie 19 zapisał „napęd stały 4x4 ...” - informujemy, że tak postawione wymaganie poza utrudnieniem dostępu do uzyskania zamówienia inny markom i producentom nie znajduje uzasadnienia technicznego. Obowiązujące Rozporządzenie MSWiA z dnia 27 kwietnia 2010 r. nie wskazuje i nie określa żadnych rozwiązań poza określeniem rodzaju napędu (np. miejski 4x2 lub uterenowiony 4x4). Mimo, iż na rynku dostępne są podwozia innych marek posiadające wymagany przez Zamawiającego napęd 4x4 np. z dodatkową możliwością odłączenia napędu osi przedniej, poprawiające w wielu sytuacjach walory trakcyjne, bezpieczeństwa i zmniejszające zużycie paliwa nie mogą być uczestnikiem postępowania. Czy Zamawiający dopuszcza takie rozwiązania?

W punkcie 48 zapisał „... Liczba skrytek 7 ...” Taki zapis ogranicza udział w postępowaniu pojazdom posiadającym większą liczbę skrytek gwarantując większą ilość miejsca na przewożony sprzęt. Zatem pojazd musi być gorszy w tym zakresie. Nie może być lepszy bo zamawiający chce ograniczyć udział w postępowaniu innym uczestnikom? Wnioskujemy o dopuszczenie w tym zakresie pojazdów o lepszych parametrach czyli o większej liczbie skrytek lub wykreślenie tego zapisu lub ewentualnie określenie kubatury potrzebnej na wymagany sprzęt.

Niedopuszczenie do udziału w postępowaniu pojazdów o które wnosimy powyżej, byłoby podważeniem jakości i przydatności tysięcy pojazdów użytkowanych w jednostkach Państwowej jak i Ochotniczej Straży Pożarnej w Polsce oraz podważałoby wiarygodność państwowej jednostki badawczej CNBOP, która wydała



dla nich stosowne świadectwa dopuszczenia. Można odnieść wrażenie, że mamy do czynienia z twórcą wymagań, który być może został wprowadzony w błąd przez wybranego wcześniej wykonawcę chcącego sprzedać swój produkt lub stoi ponad prawem, ma większą wiedzę od konstruktorów, producentów, pracowników jednostek naukowo - badawczych.

Byłoby to również zapieczeniem intencji art. 7, 29 ust.3 i art. 30 ust. 5 ustawy Pzp oraz pisma skierowanego przez Dyrektora Zarządu Wykonawczego ZOSP RP Jerzego Maciaka do wszystkich Dyrektorów Biur Zarządów Wojewódzkich ZOSP RP w sprawie postępowań przetargowych.

Zamawiający odpowiada:

Odpowiedź do uzasadnienia Wykonawcy - ad pkt 35

Przyjęcie rozwiązania zaproponowanego przez dostawcę spowoduje ograniczenie możliwości taktycznych zamawianego samochodu. Zgodnie z art. 31 pkt 3 Kodeksu Drogowego „w razie holowania pojazdu w sposób wykluczający potrzebę kierowania nim lub użycia hamulców, rzeczywista masa całkowita pojazdu holowanego nie może przekraczać rzeczywistej masy całkowitej pojazdu holującego.” Zamawiający w sposób świadomy wybrał do zakupu ciężki samochód ratowniczo-gaśniczy, którego zadaniem m.in. będzie niesienie pomocy jednostce z sąsiedniej miejscowości naszej gminy, posiadającej na wyposażeniu GCBA 5/32 o rzeczywistej masie całkowitej ponad 18 000 kg. Ponadto pojazd posiadający wyższą wagę posiada również większy nacisk na osie co wprost przekłada się wprost na zwiększenie przyczepności podczas trudnych warunków drogowych. Mając na uwadze powyższe wymaganie mocy na poziomie min. 360 KM i preferowanie mocy wyższej, w ocenie zamawiającego jest w pełni uzasadnione.

Zamawiający podtrzymuje zapis SIWZ w zakresie minimalnej mocy samochodu na poziomie 360KM i Dmc na poziomie 18000kg

Odpowiedź do uzasadnienia Wykonawcy - ad pkt 62

Zamawiający zdaje sobie sprawę z tego, że autopompa nie służy do podgrzewania lecz do podawania wody, ale oczekuje od dostawcy aby ten posiadał wiedzę na temat możliwości grzania się wody w autopompie przy jej pracy z zatrzymanym poborem wody z nasad tłocznych. Dostawcy powinno być znane, groźne dla pomp, zjawisko kawitacji. Głównymi czynnikami wpływającymi na jej występowanie w płynącej strudze cieczy jest temperatura i ciśnienie a jedną z metod zapobiegania kawitacji jest zabezpieczenie przed wzrostem temperatury pompowanej cieczy – w sytuacji pracy w obiegu zamkniętym. Oczekujemy od dostawcy zamontowania na samochodzie autopompy z bezobsługowym (maksymalnie otwarcie jednego zaworu) systemem zabezpieczającym przed przegrzaniem. Dodatkową korzyścią jest ochrona prądownika przed poparzeniem.

Zamawiający nie wyraża zgody na wykreślenie wskazanego przez Wykonawcę zapisu.

Odpowiedź do uzasadnienia Wykonawcy - ad pkt 20

Wykonawca oferujący do sprzedaży samochody ratowniczo-gaśnicze z pewnością posiada wiedzę, iż ciężkie samochody ratowniczo-gaśnicze ze stałym napędem 4x4 są samochodami wykorzystywanymi do różnorodnych działań ratowniczo-gaśniczych. Jednym z podstawowych walorów technicznych takiego samochodu jest możliwość przeciągania lub holowania, na krótkich odcinkach lub podczas przeprawy przez trudny teren, możliwie jak najcięższych pojazdów np. w trakcie usuwania skutków wypadków komunikacyjnych. Podanie w opisie sformułowania „do holowania ciężkich pojazdów” jest zwrotem pomocniczym mającym na celu ułatwienie Dostawcy intencji i potrzeb Zamawiającego. Prędkość jazdy na biegu pełzającym zgodna z instrukcją obsługi pojazdu dostarczoną przez Wykonawcę.

W związku z powyższym Zamawiający podtrzymuje zapis SIWZ w zakresie wskazanym przez Wykonawcę.



Odpowiedź do uzasadnienia Wykonawcy - ad pkt 19

Z uwagi na trudne warunki oraz specyfikę terenu działania jednostki OSP w Swarzędzu, rozwiązanie ze stałym napędem 4x4 jest bardziej korzystne. Podnosi poziom bezpieczeństwa przy pokonywaniu trudnych fragmentów terenu. Transportując ratowników z bazy na miejsce zdarzenia porusza się po miejskich drogach, by zaraz wyjechać na bezdroża.

Brak konieczności wykonywania dodatkowych czynności – załączenie/rozłączenie napędu, zwłaszcza w trakcie jazdy alarmowej, redukuje możliwość popełnienia błędu przez kierowcę. Stały napęd osi znacznie poprawia trakcyjność pojazdu, jest też praktyczny, samochód stabilniej zachowuje się na drogach.

Intencją Zamawiającego jest zakup samochodu zapewniającego jak najwyższy poziom bezpieczeństwa bez względu na niewielkie różnice w kosztach utrzymania.

W związku z powyższym Zamawiający podtrzymuje zapis SIWZ w zakresie napędu stałego 4x4.

Odpowiedź do uzasadnienia Wykonawcy - ad pkt 48

Ilość skrytek w opisie przedmiotu zamówienia wskazana została w sposób przemyślany i zgodny z wiedzą praktyczną ratowników. Większa ilość skrytek gwarantuje mniejszą ilość miejsca na przewożony sprzęt, przez zabranie miejsca na dodatkowe oddzielenie, oraz ogranicza użytkownika w wielkości sprzętu jaki może zamontować w danej skrytce. Opisane rozłożenie sprzętu jest rozłożeniem pierwotnym i będzie modyfikowane w trakcie wieloletniego użytkowania. Zamontowanie na samochodzie dodatkowych rolet powoduje konieczność wykonania dodatkowych czynności w celu uzyskania dostępu do sprzętu, wtedy gdy liczą się sekundy, oraz powoduje powstanie miejsc dodatkowych awarii i utrudnień, np. zamarznięcie rolety.

Zabudowa pożarnicza powstaje poprzez zmontowanie jej z pojedynczych, drobnych elementów – profile, kształtowniki, blachy, itp. Sposób ich połączenia powinien być dostosowany do potrzeb Zamawiającego. W związku z powyższym Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów SIWZ we wskazanym przez Wykonawcę punkcie.

Do Zamawiającego wpłynęło również pytanie o treści:

„Zamawiający wymaga by dopuszczalna masa całkowita podana w świadectwie homologacji lub świadectwie zgodności WE wynosiła 18000 kg. W punkcie 37 jest zapis, że konstrukcja zawieszenia ze względu na stałe obciążenie powinna być wzmocniona, w sposób zapewniający pracę pojazdu bez uszkodzeń we wszystkich warunkach eksploatacji. Rozumiemy zatem, że Zamawiający określił dopuszczalną masę całkowitą na poziomie 18000 kg jako wymóg minimalny?

Chcielibyśmy zaznaczyć, że zgodnie z obowiązującym ROZPORZĄDZENIEM MINISTRÓW: SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI, OBRONY NARODOWEJ, FINANSÓW ORAZ SPRAWIEDLIWOŚCI w sprawie warunków technicznych pojazdów specjalnych i pojazdów używanych do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, kontroli skarbowej, Służby Celnej, Służby Więziennej i straży pożarnej (dz. U. Nr 165 z dnia 02 sierpnia 2011 r.) „masa całkowita pojazdu, rozkład tej masy na osie oraz masa przypadająca na każdą z osi nie może przekraczać maksymalnych wartości określonych przez producenta pojazdu lub podwozia bazowego”.

Z powyższego jasno wynika, iż ustawodawca przewidział możliwość wykonywania pojazdów dla w/w służb, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 18.000 kg (dla pojazdu 2-osiowego). Potwierdzeniem takiego stanu rzeczy jest wystawianie przez CNBOP poprawionych świadectw dopuszczenia, dostosowanych do nowej - aktualnej sytuacji prawnej, z uwzględnieniem zapisu § 3.1 powyższego rozporządzenia, gdzie MMR dla pojazdu wynosi ponad 18.000 kg.



Uwzględniając powyższe wnosimy o modyfikację przytoczonego zapisu i określenie wymogu w stopniu umożliwiającym zachowanie zasad uczciwej konkurencji tj. „Masa całkowita samochodu gotowego do akcji ratowniczo-gaśniczej (pojazd z załogą, pełnymi zbiornikami, zabudową nie może przekroczyć masy całkowitej dopuszczalnej pojazdu określonej przez producenta pojazdu lub podwozia bazowego”.

Odpowiedź

Zamawiający w pkt.11 rozdział II SIWZ „Dopuszczalna masa całkowita podana w świadectwie homologacji lub świadectwie zgodności WE – 18000 kg” ustalił jako wymóg minimalny. W związku z tym Zamawiający dopuści samochody o dopuszczalnej masie całkowitej większej od 18000 kg.

Zapis ten jest zgodny z Par. 4 ust. 1 Rozporządzeniem ministrów: spraw wewnętrznych, obrony narodowej, finansów oraz sprawiedliwości z dnia 17 października 2014 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, kontroli skarbowej, Służby Celnej, Służby Więziennej i straży pożarnej (Dz. U. 2014, poz. 1421)

Zamawiający koryguje zapis SIWZ

w rozdz.2 – opis przedmiotu zamówienia – pkt 5 oraz rozdz. 5 projekt umowy – załącznik nr 1 do umowy – pkt 5, które to otrzymują nową treść:

„Pojazd zabudowany i wyposażony musi spełniać wymagania Rozporządzenia Ministrów : spraw wewnętrznych, obrony narodowej, finansów oraz sprawiedliwości z dnia 17 października 2014 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, kontroli skarbowej, Służby Celnej, Służby Więziennej i straży pożarnej (Dz. U. 2014, poz. 1421).”

.....
(podpis Kierownika Zamawiającego)