

## BURMISTRZ ŁOMIANEK

05-092 Łomianki, ul. Warszawska 115  
tel 768- 63-24, fax 768-63-02

---

Łomianki 21.07.2008 r.

RZP. 341-31/08

### Wykonawcy

Dotyczy: postępowania RZP-341-31/08 Zakup nowego średniego samochodu ratowniczo – gaśniczego 4 x 4 z funkcją ograniczania skażeń ekologicznych dla OSP Łomianki.

Działając na podstawie art.181 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity z 2007 r. Dz. U. nr 223, poz. 1655) Zamawiający informuje, że w dniu 21.07. br. wpłynął protest dotyczący postanowień Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w postępowaniu prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego na Zakup nowego średniego samochodu ratowniczo – gaśniczego 4 x 4 z funkcją ograniczania skażeń ekologicznych dla OSP Łomianki – treść protestu w załączeniu.

Jednocześnie zgodnie z w. w. artykułem wzywam Wykonawców do wzięcia udziału w postępowaniu toczącym się w wyniku wniesienia protestu.

Załącznik:

- treść protestu L. Dz. 2567/07/08/KS

Z up. BURMISTRZA ŁOMIANEK

mgr Jolanta Męgrzybowska  
Z-ca Burmistrza ds. Społecznych



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. Waplenicka 36  
www.pojazdyspecjalistyczne.com.pl  
biuro@pojazdyspecjalne.com.pl

L.dz.: 2570/07/08/jw

Bielsko-Biała 18 lipca 2008



Gmina Łomianki  
Ul. Warszawska 115  
05-092 Łomianki  
Fax: 022 76-86-302

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 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 2.4. załącznika nr A do SIWZ.

„Silnik powinien spełniać normę min. EURO IV (bez płynów Ad Blue), min. moc silnika min. 280 KM, masowy wskaźnik mocy min. 13 kW/1000kg”

## UZASADNIENIE

1. Postawione przez Zamawiającego wymaganie dotyczące  
- zapewnienia normy emisji spalin bez konieczności stosowania dodatkowych płynów w układzie spalinowym,

wskazuje 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



Rok założenia  
1992

POJAZDY SPECJALISTYCZNE  
— ZBIGNIEW —  
SZCZEŚNIAK

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

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.

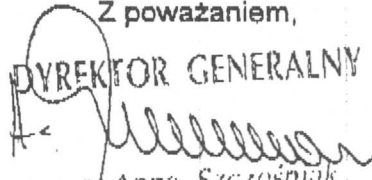
W załączeniu do protestu kopia artykułu który ukazał się w niezależnej specjalistycznej prasie, dotyczącego kwestii stosowania silników z technologią oczyszczania spalin SCR w pojazdach straży pożarnych.

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 wymyślonym podwoziu i aktualnie jako jedyna oferuje pojazdy na podwoziach MAN na rynku polskim. Jednocześnie jest to naruszenia Art. 7 ust. Ustawy PZP.

1. 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 2.4. załącznika A 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,  
DYREKTOR GENERALNY  
  
mgr Anna Szczęśniak

Jednocześnie w myśl art. 27 ust. 2 ustawy Prawo Zamówień Publicznych prosimy o niezwłoczne potwierdzenie otrzymania niniejszego pisma na nr faksu: (33) 818-26-14.

Rozdzielnik:

- a/a
- Urząd Zamówień Publicznych
- adresat

## 998 - SPRZĘT POŻARNICZY



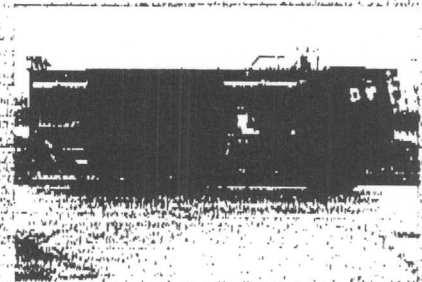
Nowatorska i ekologiczna technologia SCR (selektywnej redukcji katalitycznej) do silników wysokoprężnych, nazwana przez koncern Daimler AG technologią BlueTec, odnosi liczne sukcesy od chwili wprowadzenia jej na rynek w 2005 roku. Ciężarowe Mercedesy zaopatrzone w BlueTec sprawdzają się we wszystkich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

Pod drogach świata jeździ już ponad 100.000 aut wyposażonych w tę ekologiczną i ekonomiczną technologię, przynosząc zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> do atmosfery około 700.000 ton rocznie. Selektywna redukcja katalityczna (SCR) znana jest już od wielu lat, tyle że do niedawna nie była stosowana w przemyśle motoryzacyjnym. Wykorzystuje się ją z powodzeniem przy oczyszczaniu spalin w elektrodzielnikach. Daimler pracując nad obniżeniem emisji szkodliwych związków w spalinach i zużycia paliwa zdobył doświadczenie w zastosowaniu obu znanych technologii: oczyszczania spalin – EGR (recykulacja gazów spalinowych) oraz SCR. Postawił jednak na tę drugą, ponieważ stanowi ona połączenie korzyści ekologicznych i ekonomicznych, bez uszczerbku dla jakości i niezawodności samochodów.

## Prościej – lepiej

Technologia SCR jest niezwykle skutecznym sposobem na równoważenie rosnących cen paliwa. Co więcej, przynosi odczuwalną oszczędność, wiążącą się ze zmniejszeniem zużycia paliwa oraz tańszą eksploatacją samochodu. Technologia BlueTec 4 oraz 5 (dostosowująca silniki do normy emisji spalin, odpowiednio Euro 4 i 5) nie tylko nie generuje dodatkowych kosztów eksploatacji w stosunku do poprzedniej normy Euro 3, ale wręcz je obniża. Odnosi się to do obniżonych o 3-5% rachunków na zakup paliwa. Dane te są poparte niezależnymi testami, przeprowadzonymi przez specjalistyczne europejskie czasopisma motoryzacyjne z branży samochodów ciężarowych.

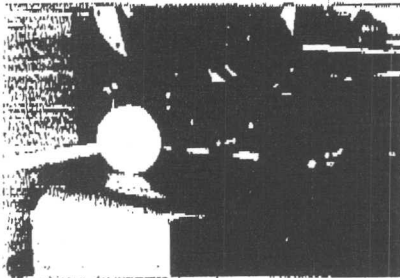
Niższe są również koszty zakupu oleju silnikowego, który w technologii SCR



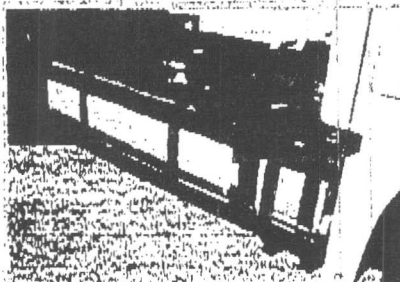
Widoczny na zdjęciu pojazd pożarniczy Actros z silnikiem BlueTec to ciężki ratowniczo-gaśniczy pojazd kupiony do zabezpieczenia lotnisk wojskowych.

należy do kategorii olejów mineralnych lub półsyntetycznych. Przy stosowaniu do zapewnienia czystości spalin układów recykulacji gazów spalinowych pożądana jest stosowanie olejów syntetycznych, które

## 998 - SPRZĘT POŻARNICZY



Widoczny tu element, ceramiczny wkład katalizatora to serce układu SCR. Jego misją jest wewnątrz tłumika. Na ceramicznej powierzchni wtryskiwany do spalin roztwór AdBlue reaguje z toksycznymi tlenkami azotu, na skutek czego rozpadają się na zupełnie nieszkodliwe azot i parę wodną.



Zbiornik AdBlue znajduje się tuż przed bakiem paliwa.



Una palniwna roztworu jest równa futur - jak załadowania paliwa, tyle że trzeba to robić znacznie rzadziej.

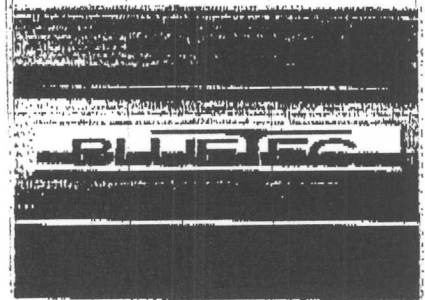
są wysublimowanymi technologicznie, a więc i drogimi środkami smarnymi. Do tego dochodzą krótsze przebiegi międzyprzebiegowe, jak też wyższe koszty przeglądu ze względu na konieczność obsługi lub okresowej wymiany filtra sadzy, który gromadzi w sobie niespalone drobiny sadzy. Recyrkulacja spalin będących wynikiem spalania zasiarzonego 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 zacięciem 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 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



Taki znaczek na samochodzie także dla strażaków oznacza wymierną obniżkę kosztów 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 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.

(t)