



“АЕЦ Козлодуй” ЕАД, гр. Козлодуй

ТЕЛЕФАКС

ДО ВСИЧКИ ФИРМИ,
ЗАИНТЕРЕСОВАНИ ОТ ПРОЦЕДУРА
ЗА ВЪЗЛАГАНЕ НА ОБЩЕСТВЕНА
ПОРЪЧКА С ОБЕКТ: “ДОСТАВКА НА
ПРОТИВОПОЖАРНИ АВТОМОБИЛИ”

ОТ: ВАЛЕНТИН НИКОЛОВ
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР

НАШ № 3724

ДАТА: 21.05.2012г.

ВАШ №

БРОЙ СТРАНИЦИ (ОБЩО): 2

Уважаеми дами и господа,

Във връзка с постъпили въпроси по процедурата с горепосочения предмет, Ви предоставяме следната информация:

Въпрос 1: Във връзка с Ваше изискване по т.2.2.1.6-Двигател за постигане на ниско ниво на емисиите Еуро 5 “без използване на добавки към горивото” и изразеното от Вас становище в рег.№3524/15.05.2012г., искаме да ни разясните понятието “без използване на добавки към горивото”, изхождайки от факта, че в света има 2 технологии за постигане на екологичност на дизелови двигатели нива Еуро 4/5-технология SCR(Selektive Catalitie reduktion), използваща специален химичен агент-AdBlue®, търговска марка VDA (Организация на Германските автомобилостроители), който се впръсква в катализатора, за да се редуцират вредните азотни оксиди NO x до безвредни вода и азот. Другата технология е EGR (Exhaust Gas Recirculation)-с филтър за твърди частици и повторно изгаряне на отделените газове, която не използва добавка на катализатора. **И при двете технологии се използват добавки към горивото!!!** При предстоящото през 2014г. въвеждане на стандарт за екологичност Еуро6, технически не е възможно да се вземе двигател с ниво Еуро5 и чрез някакви добавки да се достигне изискванията на ниво Еуро6. Поради строгите изисквания и техническите трудности за постигането на ниски нива на азотните оксиди и твърди частици при ниво Еуро6, всички световни производители се насочват към комбинация от технологии SCR+EGR+филтър за твърди частици. Ако вашето изискване е като идея за шасита с двигатели по технология е EGR (Exhaust Gas Recirculation), то би се разглеждало като дискриминационно, изхождайки от идеята за бъдещо преминаване към нива Еуро6 с използване на “добавки към горивото”. След като един автомобил е доставен с двигател с ниво на емисиите Еуро5 и е регистриран в КАТ, тогава съгласно българското и ЕС законодателство, след въвеждане на стандарт Еуро6 през 2014г. не е необходимо да се прави нещо допълнително на вече регистрирани автомобили с двигатели с по-ниски нива на екологичност.

Отговор 1: В т. 2.2.1.6. “Двигател” от Техническо задание № 11.ПБ.ТЗ.222 и т. 2.2.1.6. “Двигател” от Техническо задание № 11.ПБ.ТЗ.223, конкретно е записано: “Двигателят на пожарния автомобил да е дизелов с непосредствено впръскване на горивото и турбокомпресор, да притежава сертификат за екологична категория (EURO 5), осигуряващ ниско ниво на вредни емисии без използване на добавки към горивото”.

Въпрос 2: Възложителят е изискал представяне на Декларация по чл.47, ал.1, т.2 и т.3 и ал.5, т.2 от ЗОП, във връзка с чл.47, ал.9 от ЗОП. Съгласно указанията за подготовка на офертата, декларациите се подават съгласно изготвения от Възложителя образец. Същевременно в образеца на декларацията не е посочена т.4 на ал.2 от чл.47 и отсъства съдържанието на т.2 и т.3 от ал.1 на чл.47. Следва ли да се декларират посочените в тези точки обстоятелства?

Отговор 2: Следва са се декларират само посочените в чл.47, ал.1 и ал.5 от ЗОП обстоятелства.

Въпрос 3: Съгласно изискванията на чл.56, т.3 от ЗОП, всяка оферта трябва да съдържа гаранция за участие. В документацията за участие не е посочен размер на гаранция за участие в процедурата, както образец, по който да бъде изготвена, в случай че гаранцията за участие е банкова. Следва ли банковата гаранция за участие да е по образец, предоставен от Възложителя и какъв е размера на същата?

Отговор 3: Писмо наш №3575/16.05.2012г., отговор №26 гласи: "Не се изисква гаранция за участие в процедурата".

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР
ВАЛЕНТИН НИКОЛОВ

