

Dotyczy: odpowiedzi na pytania dotyczące zapisów treści siwz na olej napędowy DN/351/ON-2011

Pytania:

1. Dotyczy treści SIWZ Rozdział II

„W nawiązaniu do postanowień SIWZ Rozdz. II w części mówiącej o zagwarantowaniu dostaw paliwa umożliwiającego eksploatację autobusów w temperaturze poniżej -25 stopni C informujemy, iż w związku z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 9 grudnia 2008r. w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych (Dziennik Ustaw z dnia 16 grudnia 2008) polscy producenci paliw dopuszczają do obrotu paliwowego tylko paliwa spełniające wymogi ustawodawcy. W związku z powyższym oferta przetargowa może być skalkulowana prawidłowo tylko przy jednoznacznym określeniu o jaki rodzaj oleju napędowego chodzi w myśl przytoczonej ustawy, czy „oleju napędowy standardowy” czy „o polepszonych właściwościach niskotemperaturowych”. Przypadek, który został opisany nakłada szereg obowiązków nie doprecyzowanych w sposób umożliwiający właściwą kalkulację złożonych ofert oraz dalece wykraczających poza istotne dostawy paliw:

a) **Czy Zamawiający dopuszcza realizację dostaw oleju napędowego „o polepszonych właściwościach niskotemperaturowych” bo jeśli tak to Zamawiający ma obowiązek ustawowy określić przewidywaną ilość tego produktu w okresie obowiązywania umowy lub cenę za jaką oferent będzie ten inny produkt sprzedawał, co jest niezbędne do podania oferty cenowej a jeśli nie to nie można wykluczyć sytuacji iż paliwo będzie zgodne z normami prawnymi obowiązującymi w Polsce, ale nie spełni oczekiwań Zamawiającego?** Wynikać to może z wielu przyczyn między innymi długą drogą produktu gotowego od jego wytworzenia do pojawienia się u Zamawiającego.”

*Odpowiedź na pytanie nr 1a: Zamawiający dopuszcza realizację dostaw paliwa o polepszonych właściwościach, jednak nie można ustalić ilości zamówienia, gdyż nikt nie przewidzi prognozy pogody z temp. -25 stopni C*

b) „jeżeli spadki temperatury poniżej minus -25 stopni C nastąpią w okresie przypadającym pomiędzy złożeniem przez Zamawiającego zamówienia a jego realizacją przez Wykonawcę, bądź jeżeli z prognoz pogodowych wydanych przed terminem realizacji zamówienia wynika, że temperatura ta spadnie poniżej -25 stopni C w ciągu najbliższych 2 dni po zrealizowanej dostawie. **Oferent chciałby uzyskać informację kto jest odpowiedzialny za podjęcie decyzji jakie paliwo ma być dostarczone do Zamawiającego (czy paliwo standardowe czy paliwo arktyczne), czy ma to być Oferent czy Zamawiający? Oferent prosi o wskazanie serwisów pogodowych, na podstawie których będzie ustalone jakie paliwo powinno być dostarczane do poszczególnych magazynów Zamawiającego oraz godzina, z której prognoza powinna zostać wykorzystana przy wyborze paliwa?**

Wskazanie konkretnego serwisu pogodowego, wg którego będzie dostarczane paliwo będzie niezmiennie w okresie trwania kontraktu i nie może być podstawą do jakichkolwiek roszczeń ze strony Zamawiającego odnośnie dostarczenia niewłaściwego rodzaju paliwa (zamówienie dotyczy dostaw paliwa a nie prognozowanych temperatur).”

*Odpowiedź na pytanie nr 1 b: Odpowiedzialnym za podjęcie decyzji jakie paliwo ma być dostarczone jest Oferent i on ustala sobie serwis pogodowy.*

2. Dotyczy SIWZ Rozdział II

**„Czy Zamawiający będzie przyjmował paliwo uwzględniając dopuszczalne w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 22 stycznia 2008 roku błędy pomiarowe? Pytanie zostało już zadane lecz nie znalazło odpowiedzi gdyż uznanie norm i rozporządzeń nie ma związku z dostępem do urządzenia pomiarowego. Jeśli Zamawiający nie uznaje błędów urządzeń pomiarowych to Wykonawca musi oszacować koszt pomiarów obarczonych błędem pomiarowym i wliczyć w swój potencjalny zysk co musi znaleźć odzwierciedlenie w wysokości upustu cenowego. Należy dodać iż urządzenia pomiarowe Wykonawcy ze względu na swój charakter zarobkowy oraz prawnoskarbowy posiadają cechy legalizacji Urzędu Miar zarówno w miejscu pełnienia tj. naftobazy (dowód wydania) jak i na autocysternach, co jest potwierdzone stosownymi dokumentami w odróżnieniu od Zamawiającego (urządzenie nie legalizowane jak wynika z odpowiedzi). Wykonawca może akceptować inny sposób ustalania wielkości dostaw jednak w celu należytego skalkulowania ceny ofertowej musi mieć wiedzę na temat wysokości straty poniesionej w związku z tego rodzaju pomiarem. Jeżeli zatem ustawodawca dopuszcza aż tak duży błąd pomiaru określenie granicy błędu wydaje się niezbędne.**

**Czy Zamawiający określi dopuszczalny graniczny błąd pomiaru, któremu podlega każde urządzenie miernicze, do celu właściwego określenia ceny oferty przez Wykonawcę?”**

*Odpowiedź na pytanie nr 2: Nie. Błąd pomiarowy waha się w granicach od 0 do 100 l, sporadycznie ponad 100 l, przy dostawie 30 000 l.*

3. Dotyczy SIWZ Rozdział II

„Wykonawca do realizacji przedmiotu zamówienia będzie wykorzystywał nowoczesny sprzęt, w którym klapy górne są odpowiednio zabezpieczone i podlegają kontroli odpowiednim służbom państwowym, na większości baz w Polsce nalew odgórny jest już nie możliwy, więc nie ma możliwości ingerencji w paliwo poprzez otwarcie klapy górnych. Natomiast króćce zlewowe mieszczą się w jednej skrzyni rozładunkowej wraz z licznikiem.

**Czy Zamawiający uzna w tym przypadku oplombowanie skrzyni rozładunkowej jako spełnienie warunku plombowania każdej komory autocysterny?”**

*Odpowiedź na pytanie nr 3: Zamawiający uznaje oplombowanie skrzyni rozładunkowej.*