Kraków, 06.05.2020

**PYTANIA I ODPOWIEDZI
ORAZ ZMIANA**

**DO TREŚCI SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA**

Dotyczy: postepowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu ograniczonego pn. „Dostawa przyczep transportowych – sprawa 75/2020.

Zamawiający – 3 Regionalna Baza Logistyczna, ul. Montelupich 3,
30-901 Kraków informuje, że do zamawiającego wypłynęły pytania dotyczące treści SIWZ:

**Pytanie 1:**

*„Wykonawca zobowiązany jest do bezpłatnego serwisowania pojazdów w okresie gwarancyjnym* (poprzez powyższy zapis należy rozumieć możliwość realizacji przedmiotowego wymagania w każdej ASO producenta pojazdów w Polsce*). Bezpłatne serwisowanie, o którym mowa powyżej, obejmuje koszty wszystkich zużytych materiałów, części*(poza elementami, które podlegają zużyciu w czasie normalnej eksploatacji*) oraz koszty robocizny poniesione w czasie realizacji planowych przeglądów technicznych. Bezpłatne serwisowanie dotyczy także napraw, które nie wynikły z winy użytkownika, tj. eksploatacji pojazdów niezgodnie
z zasadami określonymi w instrukcji obsługiwania lub użytkowania.*

*Czy Zamawiający oczekuje od Wykonawcy sprawowania serwisu i przeprowadzania napraw przez Wykonawcę w ramach udzielonej gwarancji, również w sytuacji,
w której konieczność jej przeprowadzenia związana będzie z niewłaściwą obsługą lub winą użytkownika?”*

**Odpowiedź:**

Przez ww. zapisy ujęte w Wymaganiach eksploatacyjno-technicznych na przyczepy transportowe małej, średniej i dużej ładowności należy rozumieć konieczność dokonania bezpłatnej naprawy pojazdu przez potencjalnego Wykonawcę tylko
i wyłącznie w przypadku, gdy jego uszkodzenie nie wynikło z winy użytkownika.

Niezastosowanie się przez użytkownika do zaleceń producenta ujętych w instrukcji obsługiwania lub użytkowania nie jest podstawą do ubiegania się przez niego do wykonania bezpłatnej naprawy.

**Pytanie 2:**

*„Czy Zamawiający przewiduje możliwość przedłużenia realizacji zamówienia
w sytuacji, w której z uwagi np. kwarantannę spowodowaną wirusem COVID-19 nie będzie możliwe przeprowadzenie procesu rejestracji wykonanych przyczep?”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający przewiduje przedłużenie terminu realizacji umowy, zgodnie
z aktualnymi przepisami na podstawie udokumentowanego wniosku Wykonawcy.

**Pytanie 3:**

*„w związku z odpowiedzią Zamawiającego na pytanie oferenta dotyczące przyczep transportowych średniej ładowności (PTŚŁ) część VIII pkt 2 tiret 14 Wymagań eksploatacyjno-technicznych (WET) na PTŚŁ:*

*– stelaż skrzyni ładunkowej powinien być wykonany z profili stalowych, wzmocnionych w miejscach połączeń konstrukcyjnych, zabezpieczony przed korozją i w całości pomalowany (farbą o odcieniu matowym w kolorze ciemnozielonym
z palety kolorów RAL lub w kolorze czarnym);*

*Pytanie potencjalnego wykonawcy:*

*Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie burt oraz nadstawek aluminiowych
w celu obniżenia masy i uzyskania lepszej estetyki?*

*Odpowiedź Zamawiającego:*

*Nie dopuszczam.*

*Ze stosownym uzasadnieniem.*

*Bardzo prosimy o ponowne przeanalizowanie udzielonej odpowiedzi i dopuszczenie rozwiązania z zastosowaniem aluminiowych burt i nadstawek.*

*Uzasadnienie:*

1. *Pytanie jednego z oferentów zostało zadane do aspektu nie związanego i nie określającego rozwiązania wykonania burt, a jedynie stelaża skrzyni ładunkowej. Stelażem skrzyni ładunkowej są słupy przednie, środkowe i tylne oraz elementy służące do rozpięcia na nich plandeki. Według nas burty nie stanowią stelaża, chociaż są z nim „związane” poprzez tak zwane zamknięcia burtowe. Zresztą, w treści WET na PTŚŁ nie ma określonych żadnych wymagań co do materiału wykonania burt.*
2. *Burty, wykonane ze specjalnych profili aluminiowych, są znacznie bardziej ergonomiczne i bezpieczne w użytkowaniu dla obsługującego z uwagi na ich znacznie mniejszą masę.*
3. *Pojazd wyposażony w burty aluminiowe, dzięki temu że posiadają one mniejszą masę, może uzyskać większą ładowność.*
4. *Przedmiotowe pojazdy nie służą do przewożenia ładunków sypkich oraz ładunków, które nie będą mocowane do podłogi pojazdu, więc burty nie stanowią bezpośredniej bariery utrzymującej ładunek wewnątrz skrzyni ładunkowej. Nawet jeśli byłyby stalowe nie mogą takiej funkcji spełniać, gdyż w żaden sposób nie zatrzymają one znacznego, nie zamocowanego, ładunku w pojeździe poruszającym się po drogach publicznych ze znaczną prędkością.*
5. *Burty wykonane z profili aluminiowych są najpopularniejszym oraz szeroko stosowanym materiałem w pojazdach drogowych (przyczepach, naczepach; proszę zwrócić uwagę na pojazdy, podobnego typu, poruszające się po drogach publicznych).*
6. *Burty wykonane z profili aluminiowych znacznie poprawiają estetykę pojazdu.*
7. *Zamawiający w odpowiedziach dla oferentów, do aktualnego przetargu, kilkakrotnie powołuje się na rozwiązania zastosowane w przypadku dostaw realizowanych w poprzednich latach, w związku z tym pragniemy zauważyć, że w poprzednich realizacjach, dostarczone pojazdy wyposażone były właśnie w burty wykonane z aluminium”.*

**Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje stanowisko.

Jednocześnie, w celu doprecyzowania zapisów WET na PTŚŁ oraz WET na przyczepy transportowe dużej ładowności (PTDŁ), proszę o dokonanie poniższych zmian, którym nadaję brzmienie:

Część VIII pkt 2 tiret 3 WET na PTŚŁ:

**„– burty stalowe o wysokości 1 000 mm1** **z możliwością zastosowania nadstawek, dostarczonych wraz z pojazdami, do wysokości 1 400 mm (łączna wysokość burt po zastosowaniu nadstawek musi wynosić 1 400 mm)2, 3;”**

Część VIII pkt 2 tiret 3 WET na PTDŁ:

**„– burty stalowe o wysokości 1 000 mm4** **z możliwością zastosowania nadstawek, dostarczonych wraz z pojazdami, do wysokości 1 500 mm (łączna wysokość burt po zastosowaniu nadstawek musi wynosić 1 400 mm)5, 6;”**

W załączeniu przesyłam  WET na PTDŁ i PTŚŁ z uwzględnionymi powyżej zmianami.

1. Dopuszcza się tolerancję pomiarową ww. wymiarów, maksymalnie **+/- 10 mm**.

2. Poprzez przedmiotowy zapis należy rozumieć takie rozwiązanie, które po zamontowaniu ich na burcie daje łączną wysokość 1 400 mm.

3. Dopuszcza się tolerancję pomiarową ww. wymiarów, maksymalnie **+/- 20 mm**.

4. Dopuszcza się tolerancję pomiarową ww. wymiarów, maksymalnie **+/- 10 mm**.

5. Poprzez przedmiotowy zapis należy rozumieć takie rozwiązanie, które po zamontowaniu ich na burcie daje łączną wysokość 1 500 mm.

6. Dopuszcza się tolerancję pomiarową ww. wymiarów, maksymalnie **+/- 20 mm**.

**KIEROWNIK**

**SEKCJI ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH**

**/-/ Paulina KORDOWSKA**

Wyk. A Gawrysiak

06.05.2020

SZPB2612