

Dnia 10.11.2010 r. wpłynęły następujące zapytania:

1. Czy Zamawiający przy określeniu faktycznie dostarczonej ilości oleju napędowego zgodnie z punktem 3 postanowień które zostaną wprowadzone do treści umowy, będzie uwzględniał dopuszczalny błąd pomiaru paliwa w zbiorniku zgodny z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 22 stycznia 2008 roku w sprawie wymagań którymi powinny odpowiadać zbiorniki pomiarowe oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych?
2. Czy zamawiający w punkcie 3 postanowień które zostaną wprowadzone do treści zawieranej umowy pisząc że próbki będą pobierane z obowiązującymi przepisami ma na myśli wymogi Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 1 września 2009 r. w sprawie sposobu pobierania próbek paliw ciekłych i biopaliw ciekłych?
3. Punktem 2 postanowień które zostaną wprowadzone do treści zawieranej umowy Zamawiający obliguje dostawcę do realizowana dostaw oleju napędowego również w dni ustawowo wolne od pracy.

Wnosimy o rezygnację z tego wymogu. Zapotrzebowanie na olej napędowego (dostawy 1-2 w tygodniu po 14 tys) oraz pojemność posiadanych zbiorników pozwalają Zamawiającemu tak zaplanować dostawy aby mogły one być realizowane wyłącznie w dni robocze. Wymogiem tym Zamawiający niezasadnie ogranicza dostęp potencjalnych wykonawców do zamówienia, a tym samym narusza art. 7 ustawy - Prawo zamówień publicznych. Wykonanie dostaw w dni ustawowo wolne od pracy może być również nie możliwe z uwagi na godziny pracy baz magazynowych, które w większości w dni ustawowo wolne od pracy nie prowadzą dystrybucji paliw.

4. Zapisy postanowień, które zostaną wprowadzone do treści zawieranej umowy nie regulują kwestii ustalenia momentu dokonania zapłaty otrzymanej faktury, dlatego prosimy o wprowadzenie do treści umowy która zostanie zawarta takiej regulacji. Proponujemy wprowadzenie zapisu w brzmieniu: „Jako termin zapłaty przyjmuje się datę wpływu środków na konto Wykonawcy.”
5. Wnosimy o dodanie do postanowień, które zostaną wprowadzone do treści zawieranej umowy zapisu regulującego kwestie nie dotrzymania przez Zamawiającego terminu płatności w brzmieniu: „Wykonawca zastrzega sobie prawo odmowy realizacji kolejnego zamówienia w przypadku zaległości płatniczych Zamawiającego. Takie zachowanie Wykonawcy nie będzie traktowane jako niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy.”
6. Zgodnie z projektem rządowym od dnia 1 stycznia 2011 roku ulegają zmianie obowiązuje obecnie stawki podatku VAT. Zapis postanowień, które zostaną wprowadzone do treści zawieranej umowy nie przewidują zmiany ceny oleju napędowego w przypadku zaistnienia takiej okoliczności w stosunku do złożonej oferty. Wnosimy o dodanie takiej możliwości. Proponujemy wprowadzenie do treści umowy która zostanie zawarta zapisu w brzmieniu:  
„W przypadku zmiany przepisów dotyczących podatku VAT, Wykonawca zobowiązany jest do naliczania podatku VAT zgodnie z obowiązującymi przepisami w dniu wystawienia faktury”.
7. Metody badań, którymi określone są poszczególne parametry oleju napędowego mają określone błędy pomiarowe dlatego wyniki badań parametrów pobranych próbek paliwa z autocysterny wykonawcy mogą się różnić w granicach tych właśnie błędów w stosunku do wskazanych w załączonych do dostaw świadectw jakości, ale muszą się mieścić w granicach przewidzianych obowiązującymi przepisami. Niezgodność wyniku badań parametrów próbki paliwa z świadectwem jakości nie oznacza, że paliwo to straciło swe użytkowe właściwości. O tym, że paliwo jest wadliwe, złej jakości decyduje wynik badań próbki potwierdzający, że dostarczone paliwo jest niezgodne z obowiązującą normą PN-EN 590 i Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 9 grudnia 2008 r (Dz.U. z 2008r, Nr 221 poz. 1441). Wnosimy więc o modyfikację punktu 8 postanowień, które zostaną wprowadzone do treści zawieranej umowy tak aby stwierdzenie niezgodności pomiędzy wymogami normy PN -EN 590 i Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 9 grudnia 2008 r (Dz.U. z 2008r, Nr 221 poz. 1441)., a wynikiem badania laboratoryjnego próbki dawało Zamawiającemu prawo do obciążenia Wykonawcy kosztami badania jakości oleju napędowego, kosztami usunięcia wszelkich skutków dostarczenia i stosowania przez Zamawiającego oleju złej jakości łącznie z utratą dochodu, będącego następstwem przestoju autobusów.

8. Zapisy punktu II siwz oraz punktu 4 postanowień, które zostaną wprowadzone do treści zawieranej umowy nakładają na wykonawców obowiązek dostarczenia w okresie zimowym tzn. od 16 listopada do końca lutego, oleju napędowego klasy 2, przewidzianego obowiązującą polską normą PN-EN 590:2010 dla klimatu arktycznego. Według załącznika krajowego NA do cytowanej normy oraz Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 9 grudnia 2008 r w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych (Dz.U. z 2008r, Nr 221 poz. 1441) w omawianym okresie w sprzedaży ma być dostępny gatunek F „standardowego” oleju napędowego, którego temperatura zablokowania zimnego filtra (CFPP) wynosi max -20°C.

Producenci w okresie zimowym dostosowują parametry „standardowego” oleju napędowego do warunków atmosferycznych panujących w kraju i a tym samym jego temperaturę zablokowania zimnego filtra do temperatury atmosferycznej, ale dostaw oleju napędowego o temperaturze zablokowania zimnego filtra max -32°C w całym okresie zimowym żaden z wykonawców nie jest w stanie zagwarantować, czego wymaga Zamawiający w rozdziale II SIWZ. Jeżeli Zamawiający nie dokona modyfikacji w tym zakresie to tym samym będzie żądał od Wykonawców dostarczenia oleju napędowego „o polepszonych właściwościach niskotemperaturowych”, który zgodnie z cytowanym rozporządzeniem Rozporządzenia Ministra Gospodarki niezależnie od pory roku ma temperaturę zablokowania zimnego filtra (CFPP) nie większą niż -32 °C. Cena hurtowa takiego oleju napędowego ofercie polskich producentów tj. PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. za jeden metr sześcienny netto jest obecnie 170,00 zł wyższa od ceny „standardowego” oleju i nie wykluczone że różnica ta wzrośnie. Dystrybucja natomiast prowadzona jest na wybranych bazach paliw w kraju. Biorąc pod uwagę warunki dostaw w przedmiotowym postępowaniu tj. jednorazowo ok. 14 tys litrów, koszt realizacji dostaw tego oleju do placówki Zamawiającego będzie bardzo wysoki. W takim wypadku Wykonawca w celu należytego skalkulowania ceny ofertowej powinien znać dokładną ilość tego produktu zamawianego przez Zamawiającego lub mieć możliwość zaoferowania osobnej ceny dla oleju napędowego "standardowego" oraz osobnej ceny dla oleju napędowego "o polepszonych właściwościach niskotemperaturowych". Związku z powyższym wnosimy o doprecyzowanie zapisów siwz i wprowadzenie stosownych modyfikacji.

W odpowiedzi na zapytania z dnia 10.11.2010 r wyjaśniamy, że :

1. Na stronie 15  
W pkt. 3 postanowień w drugim zdaniu dodaje się: „podczas dostawy będą uwzględniane błędy pomiarowe”
2. Mamy na myśli obowiązujące przepisy w dniu dostawy.
3. Na stronie 15  
W pkt. 2 postanowień w pierwszym zdaniu skreśla się : „ i ustawowo wolne od pracy”.
4. Na stronie 15  
W pkt. 6 postanowień wprowadza się dodatkowy zapis o brzmieniu: „Jako termin zapłaty przyjmuje się datę wpływu środków na konto wykonawcy.”
5. Nie wyrażamy zgody na wprowadzenie dodatkowych zapisów . Zwłoka zamawiającego w realizacji płatności uprawnia wykonawcę do naliczania ustawowych odsetek.
6. Na stronie 16  
W pkt. 10 postanowień do treści umowy zostanie wprowadzony zapis o następującym brzmieniu: „W przypadku zmiany przepisów dotyczących podatku VAT, Wykonawca zobowiązany jest do naliczania podatku VAT zgodnie z obowiązującymi przepisami w dniu wystawienia faktury”.

7. Na stronie 16

Nie ma potrzeby wprowadzenia dodatkowego zapisu w pkt 8 postanowień, ponieważ na zamawiającym spoczywa obowiązek udowodnienia, że dostarczone paliwo jest nieodpowiedniej jakości. Aby to udowodnić musi postępować zgodnie z obowiązującymi przepisami.

8. Nie przychylamy się do zmiany jakości paliwa w okresie zimowym. Szacunkowe ilości paliwa podane są na str. 4 Rozdz. II SIWZ.