

Warszawa, 2007-05-28.

KOMENDA GŁÓWNA POLICJI

ul. Puławska 148/150
02-642 Warszawa

Prowadzącym postępowanie jest:

BIURO FINANSÓW KOMENDY GŁÓWNEJ POLICJI
ul. Domaniewska 36/38
02-542 Warszawa

Protestujący:

General Motors Poland Spółka z o. o. z siedzibą w Warszawie, 02-675 Warszawa, ul. Wołoska 5, wpisana do Rejestru Przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod nr KRS 0000019125,; NIP: 526-015-13-65; REGON: 012077140 Kapitał zakładowy: 39 666 000 PLN

PROTEST

dotyczy: przetargu nieograniczonego na dostawę samochodów osobowych w wersji „oznakowanej” i „nieoznakowanej” w ilości 5.244 szt., wraz z zapewnieniem obsługi technicznej w oparciu o istniejące zaplecze obsługowo-naprawcze transportu jednostek Policji i Straży Granicznej - numer sprawy 62/Cmt/07/HC.

Informujemy, że zgodnie z art. 180 ust. 2 ustawy Prawo zamówień publicznych nasza Spółka powzięła wiadomość będącą podstawą powyższego protestu w dniu 14.05.2007 r. - na co posiada dowód, czyli protest jest złożony w ustawowym terminie.

Zgodnie z art.179 ust.1 i art.180 ust. 1, ust. 2, ust. 3 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r Prawo zamówień publicznych / tekst jedn. Dz. U. z 2006 nr 164 poz. 1163z późn. zm./ dalej zwaną ustawą, nasza Spółka składa protest wobec czynności Zamawiającego, które doprowadziły do:

- 1) naruszenia przez Zamawiającego art. 2 pkt. 2) ustawy poprzez zbywanie usług napraw gwarancyjnych;
- 2) naruszenia przez Zamawiającego art. 2 pkt. 13) ustawy poprzez żądanie od wykonawcy zawarcia umowy w części nieodpłatnej;
- 3) naruszenia przez Zamawiającego art. 14 ustawy poprzez wprowadzenie do zapisów SIWZ warunków i wymagań przekraczających regulacje Kodeksu Cywilnego oraz przepisów prawa;

- 4) naruszenia przez Zamawiającego art. 22 ust. 2 ustawy poprzez określenie nierównych zasad dla uczestników postępowania;
- 5) naruszenia przez Zamawiającego art. 29 ust. 1-3 ustawy poprzez określenie przedmiotu zamówienia w sposób naruszający uczciwą konkurencję;
- 6) naruszenia przez Zamawiającego art. 25 ust. 1-2 ustawy w zakresie żądania dokumentów zbędnych do przeprowadzenia danego postępowania oraz wykraczających poza katalog rozporządzenia wykonawczego i żądania sześciu drogich próbek;
- 7) naruszenia przez Zamawiającego art. 38 ust. 6-7 ustawy poprzez nie przedłużenia terminu składania ofert po dokonanej modyfikacji SIWZ;
- 8) Naruszenia przez Zamawiającego art. 36 ustawy w zakresie wadliwych zapisów SIWZ;
- 9) Naruszenia przez Zamawiającego art. 42 ust. 2 poprzez zamieszczenie SIWZ na stronie internetowej Zamawiającego po terminie ukazania ogłoszenia w UOPWE;
- 10) Naruszenia przez Zamawiającego art. 91 ust. 3 poprzez ustanowienie podmiotowego kryterium oceny ofert;
- 11) Naruszenia przez Zamawiającego art. 142 ust. 3 poprzez określenie terminu trwania umowy powyżej 4 lat bez powiadomienia Prezesa UZP;
- 12) Naruszenie przez Zamawiającego art. 7 Ustawy poprzez nierówne traktowanie dostawców chcących wziąć udział w tym postępowaniu i przekroczenie prawa w powyższych art. Ustawy;

Zarzuty wobec tych czynności:

Ad 1. Zapisy SIWZ w zakresie załącznika nr 3 stanowią:

Weryfikacja, dokumentowanie i rozliczenia finansowe za naprawy gwarancyjne, wykonane w stacjach obsługi o pełnym zakresie, prowadzone będą na zasadach zgodnych z obowiązującymi w istniejącej w kraju autoryzowanej sieci serwisowej producenta zakupionych samochodów osobowych. Zwrot kosztów napraw gwarancyjnych obejmować będzie wydatki poniesione na części zamienne i robociznę w oparciu o stawkę za 1 roboczogodzinę i katalog czasów napraw, obowiązujące w tej sieci.

Procedury weryfikacji, dokumentowania i rozliczeń finansowych za wykonane naprawy gwarancyjne, będą szczegółowo omówione na szkoleniach organizowanych dla pracowników stacji obsługi.

Powyższe zapisy jednoznacznie wskazują, że Zamawiający w toku realizacji umowy będzie zbywał a nie nabywał usługi napraw gwarancyjnych, co jest sprzeczne z definicją dostawy i usługi określoną przez ustawę.

Ad 2. Zapisy SIWZ w zakresie załącznika nr 3 stanowią:

Wykonawca zapewni stacjom obsługi, przez okres gwarancji liczony od dnia rozpoczęcia dostaw zakupionych samochodów osobowych do dnia wygaśnięcia terminu gwarancji ostatniej dostawy tych samochodów, dostęp do:

4) bezpłatnych konsultacji technicznych.

W okresie po upływie gwarancji do zakończenia użytkowania zakupionych samochodów osobowych, Wykonawca zapewni stacjom obsługi na zasadach obowiązujących w autoryzowanej sieci serwisowej producenta:

1. dostęp do systemów informatycznych, katalogów części zamiennych, aktualizacji oprogramowania testerów diagnostycznych itp.,
2. szkoleń serwisowych personelu,
3. bezpłatnych konsultacji technicznych.

Powyższe zapisy wymagają od wykonawcy nieodpłatnych usług co jest sprzeczne z dyspozycją art. 2 pkt 13 Ustawy.

Ad 3. Zapisy SIWZ w zakresie załącznika nr 3 stanowią:

Obsługa techniczna zakupionych samochodów osobowych w policyjnych wersjach oznakowanej i nieoznakowanej, będzie realizowana w oparciu o istniejące zaplecze obsługowo-naprawcze transportu Policji i Straży Granicznej. W ramach umowy dostawy Wykonawca udzieli wskazanym jednostkom Policji i Straży Granicznej upoważnienia (autoryzacji) na wykonywanie w okresie gwarancji przeglądów technicznych i napraw, w tym gwarancyjnych, tych samochodów.

co stoi w sprzeczności z zapisami pkt. IV 1. SIWZ:

Dostawa samochodów osobowych w wersji „oznakowanej” i „nieoznakowanej” w ilości 5.244 szt., zgodnie z wymaganiami taktyczno-technicznymi samochodów w w/w wersjach opisanych w Załącznikach nr 1 i 2 wraz z zapewnieniem obsługi technicznej w oparciu o istniejące zaplecze obsługowo-naprawcze transportu Zamawiającego zgodnie z wymaganiami dotyczącymi obsługi technicznej opisanej w Załączniku nr 3.

Zapewnienie obsługi technicznej – oznacza zapewnienie czynności przez wykonawcę wg wymaganego zakresu a z treści SIWZ ewidentnie wynika, że jest to przejęcie obsługi przez Zamawiającego dla swoich potrzeb i w swoim zakresie.

Również pozostałe zapisy załącznika nr 3 naruszają przepisy n/w ustaw w żądaniu przejęcia od producenta uprawnień i odpowiedzialności gwaranta w zakresie napraw gwarancyjnych:

- zapisy Kodeksu Cywilnego

Art. 577.

§ 1. W wypadku gdy kupujący otrzymał od **sprzedawcy** dokument gwarancyjny co do jakości rzeczy sprzedanej, poczytuje się w razie wątpliwości, że wystawca dokumentu (gwarant) jest obowiązany do usunięcia wady fizycznej rzeczy lub do dostarczenia rzeczy wolnej od wad, jeżeli wady te ujawnią się w ciągu terminu określonego w gwarancji.

Z powyższego przepisu wynika, że Kupujący nie może być gwarantem. Gwarant/Wykonawca nie może ponosić odpowiedzialności za skutki prawne i fizyczne wadliwej obsługi gwarancyjnej wykonanej przez Użytkownika/Kupującego.

Art. 23.

Dobra osobiste człowieka, jak w szczególności zdrowie, wolność, cześć, swoboda sumienia, nazwisko lub pseudonim, wizerunek, tajemnica korespondencji, nietykalność mieszkania, twórczość naukowa, artystyczna, wynalazcza i racjonalizatorska, pozostają pod ochroną prawa cywilnego niezależnie od ochrony przewidzianej w innych przepisach.

Art. 24.

§ 1. Ten, czyje dobro osobiste zostaje zagrożone cudzym działaniem, może żądać zaniechania tego działania, chyba że nie jest ono bezprawne. W razie dokonanego naruszenia może on także żądać, ażeby osoba, która dopuściła się naruszenia, dopełniła czynności potrzebnych do usunięcia jego skutków, w szczególności ażeby złożyła oświadczenie odpowiedniej treści i w odpowiedniej formie. Na zasadach przewidzianych w kodeksie może on również żądać zadośćuczynienia pieniężnego lub zapłaty odpowiedniej sumy pieniężnej na wskazany cel społeczny.

§ 2. Jeżeli wskutek naruszenia dobra osobistego została wyrządzona szkoda majątkowa, poszkodowany może żądać jej naprawienia na zasadach ogólnych.

§ 3. Przepisy powyższe nie uchybiają uprawnieniom przewidzianym w innych przepisach, w szczególności w **prawie autorskim oraz w prawie wynalazczym**.

- **ustawy z dnia 4 lutego 1994r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych** – Zamawiający zobowiązuje Wykonawcę do odsprzedaży praw autorskich oprogramowania serwisowego i baz danych części zamiennych, których to praw wykonawca nie może odprzedać bez zgody twórcy:

art. 1 ust. 2 pkt. 1, art. 2 ust. 2, art. 16 oraz kc w związku z art. 23-24 kc.

Przedmiotem prawa autorskiego jest każdy przejaw działalności twórczej o indywidualnym charakterze, ustalony w jakiegokolwiek postaci, niezależnie od wartości, przeznaczenia i sposobu wyrażenia (utwór).

2. W szczególności przedmiotem prawa autorskiego są utwory:

1) wyrażone słowem, symbolami matematycznymi, znakami graficznymi (literackie, publicystyczne, naukowe, kartograficzne oraz **programy komputerowe**),

2. **Rozporządzanie i korzystanie z opracowania zależy od zezwolenia twórcy utworu pierwotnego** (prawo zależne), chyba że autorskie prawa majątkowe do utworu pierwotnego wygasły.

Jeżeli ustawa nie stanowi inaczej, **autorskie prawa osobiste chronią nieograniczoną w czasie i nie podlegającą zrzeczeniu się lub zbyciu więź twórcy z utworem**, a w szczególności prawo do:

1) autorstwa utworu,

- 2) oznaczenia utworu swoim nazwiskiem lub pseudonimem albo do udostępniania go anonimowo,
- 3) nienaruszalności treści i formy utworu oraz jego rzetelnego wykorzystania,
- 4) decydowania o pierwszym udostępnieniu utworu publiczności,
- 5) nadzoru nad sposobem korzystania z utworu.

- ustawy o Finansach Publicznych z dnia 30 czerwca 2005 r.:

Art. 3 ust.2

2. Dochodami publicznymi są:

- 1) daniny publiczne, do których zalicza się podatki oraz inne świadczenia pieniężne, których obowiązek ponoszenia na rzecz państwa, jednostek samorządu terytorialnego oraz innych jednostek zaliczanych do sektora finansów publicznych wynika z odrębnych ustaw;
- 2) pozostałe dochody uzyskiwane przez jednostki sektora finansów publicznych, do których zalicza się:
 - a) opłaty,
 - b) dochody z mienia, w szczególności z najmu oraz z dzierżawy i innych umów o podobnym charakterze oraz dywidendy od wniesionego kapitału,
 - c) dochody ze sprzedaży majątku, rzeczy i praw, nie stanowiące przychodów w rozumieniu ust. 1 pkt 3 lit. a i b, oraz dochody ze świadczenia usług,
 - d) spadki, zapisy i darowizny w postaci pieniężnej,
 - e) inne dochody uzyskane na podstawie odrębnych przepisów, o ile są pobierane przez organy finansowane z dochodów publicznych lub przez podległe albo nadzorowane przez te organy jednostki, o których mowa w art. 5 pkt 1 i 2.

Środki pochodzące z napraw gwarancyjnych samochodów nie mieszczą się w kategoriach określonych powyższym przepisem.

Art. 28

4. Jednostki sektora finansów publicznych **dokonują zakupów dostaw, usług** i robót budowlanych na zasadach określonych w przepisach o zamówieniach publicznych.

KGP w ramach realizacji zamówienia publicznego nie może zbywać usług napraw gwarancyjnych pojazdów będących przedmiotem zamówienia.

Art. 138. 1.

Naruszeniem dyscypliny finansów publicznych jest popełnienie czynu polegającego na:

- 4) niezgodnym z przeznaczeniem wykorzystaniu środków publicznych otrzymanych z rezerwy budżetowej, dotacji z budżetu, funduszu celowego oraz ze środków, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 2 i 2a;

Przy tak udzielonym zamówieniu publicznym w konsekwencji dojdzie do pozyskiwania przez jednostkę budżetową przychodów z napraw gwarancyjnych pojazdów, co stoi w sprzeczności z powyższą regulacją.

- **ustawy o podatku od towarów i usług** - Zamawiający jako Jednostka Budżetowa nie jest płatnikiem podatku VAT i tym samym nie będzie mógł wystawiać wykonawcy faktury VAT za czynności napraw gwarancyjnych.

Ad 4. Zamawiający zgodnie z zapisami SIWZ pkt. XI:

- 1. Zamawiający żąda od Wykonawcy złożenia wraz z ofertą zaświadczeń podmiotów uprawnionych do kontroli zgodności produkcji potwierdzających, że oferowane samochody odpowiadają wymaganiom określonym przez Zamawiającego w dokumentacji pod nazwą „Wymagania Taktyczno-Techniczne samochodów osobowych”, stanowiących Załącznik nr 1 i 2. Podmioty uprawnione są wskazane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 października 2005 r w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep, Dz. U. Nr 238, poz. 2010 z późn. zm. Załącznik nr 19 Wykaz jednostek upoważnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz kontroli zgodności produkcji lub montażu.*
- 2. Zamawiający informuje, iż wg posiadanej wiedzy czas niezbędny na uzyskanie zaświadczeń, o których mowa w ust. 1, wynosi co najmniej 30 dni. W związku z powyższym Zamawiający nie ponosi odpowiedzialności związanej ze zbyt późnym przekazaniem samochodów do badań.*

wymaga bezwzględnie realizacji przez Wykonawcę określonych badań potwierdzających zgodność przedstawionych pojazdów z wymaganiami Zamawiającego. Ponadto Zamawiający wymaga realizacji badań przez podmioty do tego uprawnione. Zamawiający wymaga uzyskania potwierdzenia wykonania powyższych badań poprzez uzyskanie formalnych zaświadczeń o ich spełnieniu. Zamawiający informuje ponadto, iż posiada wiedzę, że zakres czasowy przedmiotowych badań to minimum 30 dni. Rozumieć zatem należy, iż zamawiający wiedzę tę posiadał od wspomnianych jednostek co wskazuje na fakt wcześniejszego kontaktu z tymi jednostkami. Informacje te i wymogi zarazem, nie dookreślają de facto czasu, w jakim uprawniony podmiot wykona te badania. Każdy zatem termin formalnie jest możliwy, który Zamawiający określił **na powyżej 30 dni** i wskazał ten czas w SIWZ. Jednocześnie Zamawiający informuje w pkt 2, iż nie bierze odpowiedzialności za zbyt późne przekazanie pojazdów do badań przez wykonawcę. Nie znane są nam postępowania przetargowe, gdzie Zamawiający brałby odpowiedzialność za złe wykonanie lub nie wykonanie czynności przez Wykonawcę. Zamawiający opisując te wymogi w pkt 1 i 2 określa dla Wykonawcy okres na wykonanie badań a jednocześnie zobowiązuje Wykonawcę do zamówienia pojazdów, ich wyprodukowania, transportu, wykonania zabudów specjalistycznych itd. itp., także w analogicznym terminie tj. 30 dni. Jest to dalece niewspółmierne z zakresem czasowym wymaganych badań i stawia Wykonawcę w sytuacji braku technicznej i czasowej możliwości realizacji dostarczenia przedmiotowych pojazdów na czas do badań. Zamawiający staje ponadto w opisanej powyżej sytuacji po stronie wspomnianych jednostek badawczych, nie kwestionując określonego przez te jednostki czasu na przeprowadzenie badań. Z uwagi na fakt, iż względem podmiotu realizującego te badania niemożliwy jest jakikolwiek regres finansowy od Wykonawcy w sytuacji wystąpienia opóźnień lub konieczności wykonania ponownych badań i realizacji badań ponad dookreślone przez Zamawiającego 30 dni a co za tym idzie opóźnień, które uniemożliwią dołączenie tych wyników do oferty, przez co powodują konsekwentnie, iż Wykonawca nie będzie w stanie złożyć kompletnej oferty. Wnioskujemy zatem o zmianę terminów czasowych na realne do wykonania przedmiotowych prac tj; minimum 90 dni. Jednocześnie z opisu Zamawiającego w SIWZ nie wynika jednoznacznie ile i jakie pojazdy muszą być objęte przedmiotowym badaniem.

Wnosimy o jednoznaczne określenie jakie auta i w jakiej ilości w formie prototypów muszą tym badaniom podlegać.

Zapisy pkt. XV 9. stanowią:

Oprócz pisemnej części oferty wymagana jest prezentacja oferowanych pojazdów będących przedmiotem postępowania. Do prezentacji zamawiający wezwie wykonawców, których przedłożone oferty będą ważne tzn. spełniają wymogi formalne określone w uPzp i są zgodne z niniejszą SIWZ, w terminie i miejscu wskazanym w odrębnym piśmie.

Zapisy te wymagają dołączenia do oferty bardzo drogich próbek bez dookreślenia ich ilości. Konieczne jest określenie ile i jakie samochody mają być przedstawione do prezentacji oraz zakres prezentacji oraz określenie wysokości kosztów.

Z ogólnych zapisów wynika, że pojazdów wino być 6, co łącznie stanowi koszt ok. 450 tys. zł.

Zamawiający nie jest uprawniony ustawowo do żądania tak drogich próbek bez zapisów, że koszt ich wyprodukowania pokryje wszystkim uczestnikom postępowania, którzy złożą ofertę wraz z próbkami.

Zamawiający wprowadził warunki postępowania, które naruszają zasadę uczciwej konkurencji i zasadę równego traktowania wykonawców ubiegających się o dane zamówienie.

W nowej ustawie, Ustawodawca w art. 91 ust. 2, zabronił stosowania podmiotowych kryteriów oceny ofert, a Zamawiający zastosował podmiotowe warunki całego zamówienia w takim określeniu przedmiotu zamówienia. W aktualnie obowiązującej Ustawie, w art. 22 ust. 2, Ustawodawca w sposób szczególny zaznaczył kwestie warunków stawianych wykonawcom.

Ad 5. Zapisy SIWZ pkt. IV.4a:

Wybrany Wykonawca dostarczy:

a) samochody „oznakowane” w rodzaju nadwozia kombi (AC),

wymagają dostarczenia pojazdów z nadwoziami Kombi (AC) - tym samym Zamawiający ogranicza dopuszczenia nadwozi kombi jedynie do AC, a nie dopuszcza oprócz samochodu kombi o rodzaju AC także kombi tzw. wielozadaniowego o rodzaju AF . Samochody te w ujęciu użytkowym nie różnią się niczym a różnica w oznaczeniu wynika jedynie z formalnych przepisów lokujących typy i rodzaje w określonej specyfikacji. Przykładem samochodów Kombi jest Opel Vectra - Kombi (AC) jak i Opel Astra – Kombi (AF). Wartość użytkowa tych typów jest tożsama.

b) samochody „nieoznakowane”, w podziale proporcjonalnym, kombi (AC), oraz co najmniej w jednym rodzaju nadwozia z następujących dopuszczonych przez Zamawiającego: 4 drzwiowe rodzaj nadwozia sedan (AA), 5 drzwiowe rodzaj nadwozia hatchback lub liftback (AB),

w proporcjach – czy oznacza to po 50 % w przypadku 2 rodzajów nadwozi czy po 33 % w przypadku 3 rodzajów nadwozi – powyższe blokuje wyliczenie ceny oferty ze względu na nie dopuszczenie złożenia oferty wariantowej.

7. Wersja pojazdu bazowego w kompletacji przeznaczony dla odbiorcy, musi zostać zgłoszona do katalogu marek i typów pojazdów, zgodnie z wymogami zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dn. 03.04.2004 r. w sprawie szczegółowego sposobu przekazywania danych i informacji o uzyskanych świadectwach homologacji typu pojazdu (Dz.U. z 2004 r., nr 101, poz. 1047, z późniejszymi zmianami).

Zamawiający winien określić co rozumie przez zgłoszenie do katalogu marek i typów pojazdów wersji pojazdu bazowego czy może pojazdu już z wymaganymi w zał. 1 i zał. 2 zabudowami i wyposażeniem specjalnym. Wersja druga ze względu na bardzo krótki termin składania ofert jest niewykonalna.

9. Zamawiający wymaga, aby samochody objęte były gwarancją bez limitu przebiegu kilometrów na okres:

- gwarancja na zespoły i podzespoły mechaniczne/elektryczne/elektroniczne min. 36 miesięcy,
- gwarancja na powłokę lakierniczą min. 36 miesięcy,

Zamawiający nie dopuszcza gwarancji 24 miesięcznej bez limitu kilometrów na podzespoły mechaniczne i powłokę lakierniczą, jak to oferuje większość producentów, czym narusza zasady uczciwej konkurencji.

11. Przedmiot zamówienia określony został we Wspólnym Słowniku Zamówień i oznaczony kodem CPV:34110000-1.

Zamawiający na przedmiot zamówienia w zakresie usług serwisowych i gwarancyjnych nie oznaczył danego zamówienia obowiązkowym kodem CPV.

Pkt. VIII 2. Dostawy samochodów będą realizowane na podstawie harmonogramu uzgodnionego z Wykonawcą i rozpoczną się najpóźniej po 8 tygodniach od daty zawarcia umowy.

Ponieważ Zamawiający przygotowując SIWZ i określając całkowitą ilość pojazdów, posiada szczegółową wiedzę na temat miejsc ich późniejszego rozlokowania i bez określenia z dokładnością do +/- 10 % co do spodziewanych ilości pojazdów w transzach miesięcznych jaki i miejsc dostaw, nie można sporządzić oferty. Szczegółowy harmonogram dostaw i lista loco dostaw winny być dołączone jako załączniki do SIWZ a także powinny być precyzyjnie zawarte w treści umowy. Informacja ta jest także niezbędna Wykonawcy z uwagi na określenie kosztów transportu, które są elementem oferty. Brak tych danych uniemożliwia obliczenie ceny oferty.

Ponadto rozpoczęcie dostaw 8 tygodni jest zbyt krótkim okresem z uwagi na termin produkcji aut bazowych, ich zabudowę itd. Wnioskujemy o rozpoczęcie dostaw w terminie po 12 tygodniach od daty zawarcia umowy i jednocześnie ustalonego harmonogramu dostaw. Konieczne jest także precyzyjnie wskazanie loco miejsca odbioru aut. Także z uwagi na konieczność ich transportu pod wskazane loco.

Pkt. VIII 4. Termin rozpoczęcia funkcjonowania obsługi technicznej w oparciu o istniejące zaplecze obsługowo-naprawcze transportu Zamawiającego do 6-ciu miesięcy od daty podpisania umowy.

Zamawiający narzucił rozpoczęcie funkcjonowania swoich stacji po 6 miesiącach od podpisania umowy (jest to w zał. 3 Rozdz VII i umowie & 3 pkt 13) jako maksymalny okres konieczny na przeszkolenie osób – pracowników stacji i dostarczenie sprzętu do obsługi technicznej, przeszkolenia personelu w jego użytkowaniu, itd. – jest to termin niewykonalny.

Pomimo spodziewanej gotowości Wykonawcy do przeprowadzenia szkoleń dla Zamawiającego, dostarczenia narzędzi i wyposażenia oraz dostarczenia programów informatycznych umożliwiających rozpoczęcie uruchomienia prac stacji serwisowych, Wykonawca nie ma najmniejszego wpływu na czas i ilość wydelegowanych pracowników Zamawiającego do odbycia przedmiotowych szkoleń a co za tym idzie do uzyskania minimalnej a niezbędnej wiedzy do realizacji spodziewanej obsługi technicznej.

Przeniesienie zatem odpowiedzialności na Wykonawcę za termin rozpoczęcia działań stacji obsługi jest poza przedmiotowe. Powyższe można dotrzymać pod warunkiem, że Zamawiający zapewni wysłanie ludzi na szkolenia wg wskazanego przez Wykonawcę harmonogramu szkoleń.

Pkt. VIII 5. Do czasu uruchomienia w/w obsługi samochody będą serwisowane w ASO Wykonawcy.

Czy Zamawiający rozumie przez to wykonywanie odpłatne wszelkich usług w tym napraw gwarancyjnych, przeglądów itp. w sieci wykonawcy?

Na czyj koszt będzie się odbywała w/w obsługa w tym okresie, oczywiście z wyjątkiem napraw gwarancyjnych. Zapis taki o odpłatności na rzecz Zamawiającego w tym zakresie nie został ujęty w projekcie umowy.

Zapisy SIWZ - załącznik nr 1:

W pkt. II 1 Nadwozie:

Pkt. a

Zamawiający nie dopuszcza kombi AF.

Pkt. d

Co zamawiający rozumie jako szyby termiczne? Logika i parametry techniczne, określają jako sensowne stosowanie tego rodzaju szyby jedynie jako czołowej. Wszelkie pozostałe szyby w pojazdach są ustawione w pozycji pionowej co z technicznego pkt widzenia uniemożliwia przenikanie promieniowania słonecznego a co za tym idzie nagrzewania wnętrza pojazdu.

Zamawiający nie dopuszcza zastosowania czołowej szyby atremicznej a reszty szyb np. oklejonych folią o parametrach odbijających.

Pkt. e

Co zamawiający rozumie jako prześwit pojazdu? Brak doprecyzowania zapisu uniemożliwia sporządzenie oferty.

Pkt. f

Zamawiający nie określił wymaganych parametrów wysokości przedniego i tylnego zderzaka przy pełnym obciążeniu pojazdu. W takiej sytuacji zamawiający będzie miał możliwość lepszego sprawdzenia krytycznych parametrów pojazdu a co za tym idzie lepiej zabezpieczy się przy użytkowaniu pojazdów z max obciążeniem i uchroni pojazdy przed uszkodzeniami. Ponadto, każdy wykonawca w tym zakresie dysponuje potwierdzonymi wynikami badań fabrycznych, które dokumentują te parametry. Zamawiający wymaga wielu potwierdzeń, badań itd. dla potwierdzenia jakości lub spełniania norm, wydaje się więc logicznym aby umożliwić posługiwanie się takim właśnie parametrem. Zastosowanie obciążeń zastępczych i dokonywanie pomiarów przy nich w zdecydowany sposób powoduje wprowadzenie nowych zastępczych parametrów, do których fabryczne potwierdzenia nie są stosowane. Na potwierdzenie przez Zamawiającego użycia logiki parametrów określonych jednoznacznie w branży motoryzacyjnej jest zawarcie w pkt g parametru rozstawu osi.

Pkt. 6 Bezpieczeństwo -Pkt. b

Zamawiający nie dopuszcza wyposażenia pojazdu w poduszkę powietrzną dysponenta bez możliwości jej dezaktywacji?

Zamawiający w pozycji bezpieczeństwo, w pełny sposób dba o zabezpieczenie poruszających się w nim osób. Wymagając trzypunktowych pasów bezpieczeństwa z regulacją wysokości i napięciami, poduszek bocznych i kurtyn. Dodatkowo Zamawiający określił jako minimalnie wymagany poziom bezpieczeństwa użytkowników na poziomie 4 gwiazdek wg NCAP. Pragniemy przypomnieć, iż jakakolwiek ingerencja w elementy bezpieczeństwa w tym dezaktywacja poduszki powoduje, iż auto traci swoje pełne wyposażenie, przy którym dokonywano tzw. testów zderzeniowych i w konsekwencji uzyskany wynik staje w ewidentnej sprzeczności z wymaganym wyposażeniem. Prosimy o dokonanie stosownych poprawek zapisów w załączniku nr 1 i nr 2 w miejscach, o których mowa tj. braku możliwości dezaktywacji poduszki oraz zmiany w zapisach wyposażenia pojazdów tak aby ich montaż nie dodatkowego wyposażenie nie kolidował z zadziałaniem poduszek powietrznych w tym poduszki dysponenta. Takie rozwiązania są stosowane wśród Policji innych państw gdzie nie wymaga się wyłączenia systemów, które ze swej natury muszą być zawsze włączone, aby dbać o zdrowie i życie użytkowników.

Pkt. g.

Co rozumie zamawiający przez ten nieprecyzyjny wymóg? Czy dotyczy to odporności 20 g na punkty kotwień dostępne w przestrzeni bagażowej? Z uwagi na krytyczne znaczenie tego parametru wnosimy o precyzyjne określenie tego punktu.

Pkt. h.

Czy zamawiający potwierdza wymagania dot. tych wymagań ?

Stanowisko Protestującego do pkt. g+h.

Sytuacje kiedy dla tego samego typu wymagań, w pkt g wymagają spełnienia 20 g a w pkt h 5 g są w sprzeczności logicznej i technicznej. Odporność na przeciążenia, których przydatność jest sprawdzana w zdarzeniach rzeczywistych, najczęściej podczas uderzeń pojazdów, gdzie w chwili zdarzenia wszystkie elementy pojazdu i wyposażenia podlegają tego samego typu przeciążeniom spowoduje odpadnięcie elementów zamocowanych w pojeździe i ewentualne dalsze uszkodzenia mienia lub osób będących na zewnątrz pojazdu w sytuacji kiedy elementy zamocowane bagażnika pozostaną na swym miejscu.

Pkt. 7 a + b.

Zamawiający nie dopuszcza koła dojazdowego, które jest w pełni technicznie przygotowanym do spełnienia swojej funkcji. Ponadto powoduje zabezpieczenie większej objętości bagażnika w pojeździe.

Pkt. e.

Czy zamawiający odstąpi od niewykonalnego warunku wieku opon nie starszego niż 6-mcy ? Jak zapisano, zamawiający stosuje w/w warunek w stosunku do opon letnich jak i zimowych.

Wykonawca może dokonać wszelkich starań, aby opony montowane w pojazdach przeznaczonych dla zamawiającego tj. ogumienie letnie i ogumienie zimowe, były możliwie blisko powyższego warunku. Jednak sam proces produkcji opon przez światowych producentów jak i logistyka z tym związana powoduje, iż spełnienie w/w warunku jest krytycznie trudne a niespełnienie go wiązałoby się z bardzo poważnymi konsekwencjami względem wykonawcy. Ponadto pragniemy przypomnieć, iż istnieje polska norma określająca zasady pakowania, przechowywania, i transportu ogumienia (PN-C-94300-7) z lipca 1997.

W punkcie 3.3. (czas przechowywania) jest napisane cyt. "Maksymalny czas przechowywania nowego ogumienia liczony od daty produkcji, nie powinien być dłuższy niż trzy lata dla opon.". Rozumieć zatem należy, iż wszystkie opony mieszczące się w tym okresie nie posiadają ani gorszej jakości ani nie tracą swych parametrów technicznych i użytkowych co rozumieć należy iż są to opony fabrycznie nowe.

Większość światowych producentów opon nie dopuszcza na rynek opon starszych jak 2 lata od daty produkcji. Przy tej okazji pragnę jednocześnie przypomnieć, iż większość producentów opon stosuje gwarancję na wady fabryczne 5 lat od daty zakupu, co w zdecydowanie pełnej formie wyczerpuje zabezpieczenie zamawiającego.

Posługując się wiedzą pozyskaną od światowych producentów opon, pragniemy zaznaczyć, że wymaganie stawiane przez Zamawiającego jest bardzo wysokie. Generalnie cykle produkcyjne poszczególnych rozmiarów oscylują od kilku do kilkunastu miesięcy. Są również różnice w cyklach produkcyjnych dla opon zimowych i letnich. Trudno jest oszacować dokładnie różnice czasowe pomiędzy cyklami, bo produkcję planuje się w wyprzedzeniu nawet kilku miesięcy na przód. Często się ona jednak zmienia w zależności od sytuacji od zmian sytuacji rynkowej. Wykonawca pragnie poinformować, iż dołoży wszelkich starań, aby spełnić wymogi zamawiającego względem wieku opon. Z powyższych wyjaśnień wynika, że wnioskujemy o zmianę tego warunku do min 9 miesięcy, który to będzie jeszcze weryfikowany po szczegółowych ustaleniach z producentami opon i zamawiającym. A warunek ten winien być określony w stosownym załączniku do SIWZ.

Pragniemy też przypomnieć, iż warunek wieku 6 miesięcy przy dostawach pojazdów i opon w poszczególnych miesiącach przełomu okresów zimowych i letnich będzie tylko teoretycznym, gdyż opony dostarczone i tak będą jedynie przechowywane przez zamawiającego przez okres 6 miesięcy do chwili ich zamontowania na pojeździe.

Ergonomia- pkt. 11 b -akapit 1

Zamawiający wymaga minimalnej szerokości wnętrza pojazdu 1400 mm, mierzonej na wysokości dolnych krawędzi szyb. Zamawiający powinien doprecyzować niniejszy zapis. Powyższe określenie daje możliwość pomiaru przy spełnieniu w/w warunku przy słupku A lub B jak i w każdym innym miejsc dolnej krawędzi szyby na skutek czego wyniki pomiaru będą różne. Siłą rzeczy pozostawia to dowolność interpretacyjną Zamawiającemu w chwili odbioru pojazdów i ich badań na spełnienie lub też nie powyższego warunku.

-akapit 2

Analogicznie jest w sytuacji pomiaru odległości pomiędzy oparciami foteli przednich i kanapy. Ukształtowanie foteli przez producentów związane z poprawą ergonomii uniemożliwia jednoznaczne określenie równoległości oparć a co za tym idzie dokonanie wiarygodnego pomiaru. Wnosimy do zamawiającego o doprecyzowanie powyższych zapisów lub stosowanie jak w wielu innych przypadkach norm, regulaminów lub też szczegółowych instrukcji pomiaru.

Pkt. c.

Czy Zamawiający odstąpi od wymogu regulacji kontowej zagłówek tylnej kanapy?
Z posiadanych przez Wykonawcę danych, brak jest pojazdów, które spełnią ten warunek.

Pkt. 12.

Wnosimy, aby zapis ten był zlikwidowany a rok produkcji był ujęty i zsynchronizowany bardzo precyzyjnie w harmonogramie dostaw. Zapis umieszczony przez Zamawiającego powoduje wstrzymanie okresowe produkcji jak i odbiór pojazdów przez służby Zamawiającego. Z uwagi na spodziewaną max ilość pojazdów objętych tym postępowaniem na 6300 szt. i spodziewany okres rozpoczęcia dostaw, dostawy miesięczne będą musiały być na poziomie min 250 szt. Wymóg Zamawiającego (biorąc pod uwagę czas produkcji, czynności logistyczne, wymagane zabudowy) powoduje, że produkcja aut dla Zamawiającego musi być wstrzymana ca najmniej z początkiem grudnia i ponownie rozpoczęta z początkiem stycznia.

III wymagania dotyczące wyposażenia służbowego

Pkt. 1 wyposażenie wnętrza ppkt. 4.

Dlaczego zamawiający nie dopuszcza wykonania tapicerki koloru ciemnego a ponadto doposażenia pojazdu w wierzchnie pokrowce foteli, które to będą poddawane wskazanym przez zamawiającego badaniom.

Pkt. 6.

W związku z pkt 4 wnioskujemy o uzupełnienie zapisu o odporności na palność i ścieralność na materiały obiciowe lub pokrowce foteli o ile w takie jest wyposażony pojazd. Wnioskujemy a zmianę stosownych zapisów w pozostałych miejscach gdzie opisane są odporności tapicerki foteli przednich i tylnych.

Pkt. 8.

Celem przygotowania oferty zgodnie z SIWZ jest podanie jakie wyposażenie służbowe zamawiający określa w tym punkcie.

Pkt. 2. Instalacja łączności radiowej ppkt. 4

Zamawiający w tym punkcie potwierdza, iż nie może być kolizji zamontowania Terminala Transmisji Danych z poduszką powietrzną dysponenta. Stoi więc w zgodzie z logiką użytych opinii przez wykonawcę o odstąpieniu od wymogu ręcznego dezaktywowania poduszki dysponenta.

Załącznik 1.1

Wnosimy o podanie obowiązujących producentów pojazdów regulaminów, norm, rozporządzeń itd., które określają opisany w załącznika 1.3 - sposób oceny wjazdu na

krawężnik. Prosimy o podanie daty powstania tej normy – przepisu, jak i jego autora. Wg wiedzy Wykonawcy, sposób budowy dróg jak i praktyka sposobu wjazdu na krawężnik jak i praktyka Instruktorów i Egzaminatorów szkół jazdy i ośrodków ruchu drogowego stoi w odmiennosci z zapisami zamawiającego ujętymi w SIWZ.

Powszechnie realizowany manewr wjazdu na krawężnik to wjazd z pozycji równoległego ustawienia pojazdu do osi jezdni jak i krawężnika a wjazd jedynie przy skręceniu kół o 45 % w momencie pokonywania krawężnika. Sposób badania zaproponowany przez Zamawiającego jest w sprzeczności z powyższymi zasadami a jest jedynie teoretycznym pomiarem realizującym teoretyczne założenie. Gdyby pojazdy w ten sposób wykonywały podjazd na krawężnik musiałyby manewr ten wykonywać co najmniej z pasa środkowego a w razie jego braku z przeciwległego pasa ruchu. Rozumiemy intencje zamawiającego co do wykonania prób oceny pojazdów w tym zakresie, jednakże muszą one stać w logice z późniejszymi warunkami poruszania się aut, bezpieczeństwem ruchu drogowego etc.

Załącznik 1.2

Wykonawca zwraca się z wnioskiem o podanie normy, wg której zamawiający zamierza wykonać pomiar odporności na ścieranie.

Zamawiający wskazał iż WT (wymagania techniczne) należy stosować do badań odbiorczych wytypowanych przez PIMOT. Czy należy rozumieć, że zamawiający wskazując PIMOT w swym załączniku będzie wymagał realizacji badań w tym Instytucje a co ważniejsze czy PIMOT jest podmiotem ustalającym ich zakres i skalę badań. Zamawiający wskazał w SIWZ w Rozdz. XI pkt 1 iż podmioty uprawnione do badań zostały określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 października 2005 roku. W świetle wielu wątpliwości dotyczących procedur badawczych wyjaśnienie tego zastrzeżenia wydaje się w pełni zasadne. Jeżeli podmiotem tym będzie PIMOT, to Wykonawca rozumie, że podmiot ten został wybrany przez Zamawiającego oddzielną procedurą zamówienia publicznego, dlatego też, powinny zostać podane ceny tych badań wskazanego wykonawcy.

Zapisy SIWZ - Załącznik nr 2:

Pkt. II Wymagania techniczne dla samochodu pkt. 1 b

Czy Zamawiający potwierdza ilości i wymiary wyposażenia opisanego w tym punkcie? Brak precyzji, co zamawiający rozumie przez nieograniczenie wysokości. Czy należy przez to rozumieć, iż opisane wyposażenie winno być ulokowane do wysokości dolnej krawędzi szyb przestrzeni bagażowej? Brak precyzji, co zamawiający rozumie przez opisanie wymogu nie przemieszczania się wyposażenia umieszczonego w bagażniku.

W pkt. II 1 Nadwozie:

Pkt. a

Zamawiający nie dopuszcza kombi AF.

Pkt. d

Co Zamawiający rozumie jako szyby termiczne? Logika i parametry techniczne, określają jako sensowne stosowanie tego rodzaju szyby jedynie jako czołowej. Wszelkie pozostałe szyby w pojazdach są ustawione w pozycji pionowej co z technicznego pkt widzenia uniemożliwia przenikanie promieniowania słonecznego a co za tym idzie nagrzewania

wnętrza pojazdu. Zamawiający nie dopuszcza zastosowania czołowej szyby atremicznej a reszty szyb np.; oklejonych folią o parametrach odbijających.

Pkt. e

Co zamawiający rozumie jako prześwit pojazdu? Brak doprecyzowania zapisu uniemożliwia sporządzenie oferty.

Pkt. f.

Zamawiający nie określił wymaganych parametrów wysokości przedniego i tylnego zderzaka przy pełnym obciążeniu pojazdu. W takiej sytuacji zamawiający będzie miał możliwość lepszego sprawdzenia krytycznych parametrów pojazdu a co za tym idzie lepiej zabezpieczyć się przy użytkowaniu pojazdów z max obciążeniem i uchroni pojazdy przed uszkodzeniami.

Ponadto, każdy wykonawca w tym zakresie dysponuje potwierdzonymi wynikami badań fabrycznych, które dokumentują te parametry. Zamawiający wymaga wielu potwierdzeń, badań itd. dla potwierdzenia jakości lub spełniania norm, wydaje się więc logicznym aby umożliwić posługiwanie się takim właśnie parametrem. Zastosowanie obciążeń zastępczych i dokonywanie pomiarów przy nich w zdecydowany sposób powoduje wprowadzenie nowych zastępczych parametrów, których fabryczne potwierdzenia nie są stosowane. Na potwierdzenie przez zamawiającego użycia logiki parametrów określonych jednoznacznie w branży motoryzacyjnej jest zawarcie w pkt g parametru rozstawu osi.

Pkt. 6 Bezpieczeństwo

pkt. b.

Zamawiający nie dopuszcza wyposażenia pojazdu w poduszkę powietrzną dysponenta bez możliwości jej dezaktywacji.

Zamawiający w pozycji bezpieczeństwo, w pełny sposób dba o zabezpieczenie poruszających się w nim osób. Wymagając trzypunktowych pasów bezpieczeństwa z regulacją wysokości i napinaczami, poduszek bocznych i kurtyn. Dodatkowo Zamawiający określił jako minimalnie wymagany poziom bezpieczeństwa użytkowników na poziomie 4 gwiazdek wg NCAP. Pragniemy przypomnieć, iż jakakolwiek ingerencja w elementy bezpieczeństwa w tym dezaktywacja poduszki powoduje, iż auto traci swoje pełne wyposażenie, przy którym dokonywano tzw. testów zderzeniowych i w konsekwencji uzyskany wynik staje w ewidentnej sprzeczności z wymaganym wyposażeniem. Wnosimy o dokonanie stosownych poprawek zapisów w załączniku nr 1 i nr 2 w miejscach, o których mowa tj. braku możliwości dezaktywacji poduszki oraz zmiany w zapisach wyposażenia pojazdów tak aby ich montaż dodatkowego wyposażenia nie kolidował z zadziałaniem poduszek powietrznych w tym poduszki dysponenta. Takie rozwiązania są stosowane wśród Policji innych państw gdzie nie wymaga się wyłączania systemów, które ze swej natury muszą być zawsze załączone, aby dbać o zdrowie i życie użytkowników.

pkt. g.

Co rozumie zamawiający przez ten nieprecyzyjny wymóg? Czy dotyczy to odporności 20 g na punkty kotwień dostępne w przestrzeni bagażowej? Z uwagi na krytyczne znaczenie tego parametru prosimy o precyzyjne określenie tego punktu.

pkt. h.

Czy zamawiający potwierdza wymagania dot. tych wymagań ?

Uwagi Protestującego do pkt. g+h.

Sytuacje kiedy dla tego samego wymagań, w pkt g wymagają spełnienia 20 g a w pkt h 5 g są w sprzeczności logicznej i technicznej. Odporność na przeciążenia, których przydatność jest sprawdzana w zdarzeniach rzeczywistych, najczęściej podczas uderzeń pojazdów, gdzie w chwili zdarzenia wszystkie elementy pojazdu i wyposażenia podlegają tego samego typu przeciążeniom, spowoduje odpadnięcie elementów zamocowanych w pojeździe i ewentualne dalsze uszkodzenia mienia lub osób będących na zewnątrz pojazdu w sytuacji, kiedy elementy zamocowane bagażnika pozostaną na swym miejscu.

Pkt. 7 a+b

Zamawiający nie dopuszcza koła dojazdowego, które jest w pełni technicznie przygotowane do spełnienia swojej funkcji. Ponadto powoduje zabezpieczenie większej objętości bagażnika w pojeździe.

Pkt. e.

Czy zamawiający odstąpi od warunku wieku opon nie starszego niż 6-miesiący ?

Czy zamawiający stosuje w/w warunek w stosunku do opon letnich jak i zimowych?

Wykonawca może dokonać wszelkich starań, aby opony montowane w pojazdach przeznaczonych dla zamawiającego tj. ogumienie letnie i ogumienie zimowe, były możliwie blisko powyższego warunku. Jednak sam proces produkcji opon przez światowych producentów jak i logistyka z tym związana powoduje, iż spełnienie w/w warunku jest krytycznie trudne a niespełnienie go wiązałoby się z bardzo poważnymi konsekwencjami względem wykonawcy. Ponadto pragniemy przypomnieć, iż istnieje polska norma określająca zasady pakowania, przechowywania, i transportu ogumienia (PN-C-94300-7) z lipca 1997.

W punkcie 3.3. (czas przechowywania) jest napisane cyt. "Maksymalny czas przechowywania nowego ogumienia liczony od daty produkcji, nie powinien być dłuższy niż trzy lata dla opon.". Rozumieć zatem należy, iż wszystkie opony mieszczące się w tym okresie nie posiadają ani gorszej jakości ani nie tracą swych parametrów technicznych i użytkowych co rozumieć należy iż są to opony fabrycznie nowe.

Większość światowych producentów opon nie dopuszcza na rynek opon starszych jak 2 lata od daty produkcji. Przy tej okazji pragnę jednocześnie przypomnieć, iż większość producentów opon stosuje gwarancję na wady fabryczne 5 lat od daty zakupu, co w zdecydowanie pełnej formie wyczerpuje zabezpieczenie zamawiającego.

Posługując się wiedzą pozyskaną od światowych producentów opon, pragniemy zaznaczyć, że wymaganie stawiane przez Zamawiającemu jest bardzo wysokie. Generalnie cykle produkcyjne poszczególnych rozmiarów oscylują od kilku do kilkunastu miesięcy. Są również różnice w cyklach produkcyjnych dla opon zimowych i letnich. Trudno jest oszacować dokładnie różnice czasowe pomiędzy cyklami, bo produkcję planuje się z wyprzedzeniem nawet kilku miesięcy naprzód. Często się ona jednak zmienia w zależności od zmian sytuacji rynkowej. Wykonawca pragnie poinformować, iż dołoży wszelkich starań, aby spełnić wymogi zamawiającego względem wieku opon. Z powyższych wyjaśnień wynika, że wnioskujemy o zmianę tego warunku do min 9 miesięcy, który to będzie jeszcze weryfikowany po szczegółowych ustaleniach z producentami opon i zamawiającym. Warunek ten winien być określony w stosownym załączniku do SIWZ.

Pragniemy też przypomnieć, iż warunek wieku 6 miesięcy przy dostawach pojazdów i opon w poszczególnych miesiącach przełomu okresów zimowych i letnich będzie tylko teoretycznym,

gdyż opony dostarczone i tak będą jedynie przechowywane przez zamawiającego przez okres 6 miesięcy do chwili ich zamontowania na pojeździe.

Ergonomia pkt. 11b

-akapit 1

Zamawiający wymaga minimalnej szerokości wnętrza pojazdu 1400 mm, mierzonej na wysokości dolnych krawędzi szyb. Zamawiający powinien doprecyzować niniejszy zapis? Powyższe określenie daje możliwości pomiaru przy spełnieniu w/w warunku przy słupku A lub B jak i w każdym innym miejscu dolnej krawędzi szyby na skutek czego wyniki pomiaru będą różne. Siłą rzeczy pozostawia dowolność interpretacyjną zamawiającemu, jak i sobie w chwili odbioru pojazdów i ich badań na spełnienie lub też nie powyższego warunku.

-akapit 2

Analogicznie jest w sytuacji pomiaru odległości pomiędzy oparciami foteli przednich i kanapy. Ukształtowanie foteli przez producentów związane z poprawą ergonomii uniemożliwia jednoznaczne określenie równoległości oparć, a co za tym idzie dokonanie wiarygodnego pomiaru. Wnosimy do zamawiającego o doprecyzowanie powyższych zapisów lub stosowanie jak w wielu innych przypadkach norm, regulaminów lub też szczegółowych instrukcji pomiaru.

ppkt. c

Czy zamawiający odstąpi od wymogu regulacji kontowej zagłówków tylnej kanapy ?
Z posiadanych przez wykonawcę danych, brak jest pojazdów, które spełnią ten warunek.

Pkt. 10 b

Czy zamawiający dopuszcza auta bez relingów w sytuacji zamontowania urządzeń dachowych w inny sposób niż do relingów? W naszej ocenie nie wpłynie to negatywnie na żaden z wymaganych parametrów a powodować może poprzez zmniejszenie oporu powietrza, zmniejszenie także zużycia paliwa.

III Wyposażenie dotyczy wyposażenia przedziału służbowego

Pkt. 4b

Brak zapisu co zamawiający rozumie przez wzmocnienie co najmniej siedziska i odcinka lędźwiowego oparcia?

Pkt. 11

Brak precyzji czy zamawiający wymaga jednego uchwytu? Czy zamawiający może podać wymiar tego uchwytu jak podał wymiary pozostałego wyposażenia służbowego?

Kolorystyka i oznakowanie – 4, 1, b

Zamawiający winien określić barwę nadwozia dla Policji opisując go wg skali np. RAL. Skala ta w sposób jednoznaczny określa barwę nadwozia i jest powszechnie stosowana przez światowych producentów lakierów samochodowych.

4, 4, a

Zamawiający winien określić barwę nadwozia dla Straży Granicznej opisując go wg skali np. RAL. Skala ta w sposób jednoznaczny określa barwę nadwozia i jest powszechnie stosowana przez światowych producentów lakierów samochodowych.

Załącznik 2.1

Czy zamawiający może podać normę która dotyczy opisanych pomiarów dla pojazdów Policji i SG ?

B

Zamawiający wymaga od wykonawcy dokonania szeregu czasochłonnych i kosztownych badań a jednocześnie w zakresie np. dostarczonych próbek odsyła do laboratorium badawczego. Już w SIWZ zamawiający wykazał wiedzę na temat pracy laboratoriów realizujących badania dookreślając wykonawcom minimalny czas na wykonanie badań. Wydaje się więc logicznym że inne wymogi wpływające na realizację prac przez wykonawców np. ilość próbek do badań winny być ujęte w treści załącznika. Tym bardziej, że taką wiedzę posługuje się Zamawiający w treści załącznika 2.3

Zapisy SIWZ- Załącznik 2.2:

Zwracamy się z prośbą o podanie obowiązujących producentów pojazdów regulaminów, norm, rozporządzeń itd., które określają opisany w załączniku 2.3 sposób oceny wjazdu na krawężnik. Prosimy o podanie daty powstania tej normy – przepisu, jak i jego autora.

Wg wiedzy wykonawcy, sposób budowy dróg jak, praktyka sposobu wjazdu na krawężnik jak i praktyka Instruktorów i Egzaminatorów szkół jazdy i ośrodków ruchu drogowego, stoi w odmienności z zapisami zamawiającego ujętymi w SIWZ.

Powszechnie realizowany manewr wjazdu na krawężnik to wjazd z pozycji równoległego ustawienia pojazdu do osi jezdni jak i krawężnika a wjazd jedynie przy skręceniu kół o 45 % w momencie pokonywania krawężnika. Sposób badania zaproponowany przez zamawiającego jest w sprzeczności z powyższymi zasadami a jest jedynie teoretycznym pomiarem realizującym teoretyczne założenie. Gdyby pojazdy w ten sposób wykonywały podjazd na krawężnik musiałyby manewr ten wykonywać co najmniej z pasa środkowego a w razie jego braku z przeciwległego pasa ruchu. Rozumiemy intencje zamawiającego co do wykonania prób oceny pojazdów w tym zakresie, jednakże muszą one stać w logice z późniejszymi warunkami poruszania się aut, bezpieczeństwem ruchu drogowego etc.

Zapisy SIWZ - Załącznik 2.3:

Wykonawca zwraca się z prośbą o podanie normy, wg której zamawiający zamierza wykonać pomiar odporności na ścieranie.

Pkt. 3.

Zamawiający wskazał, iż WT (wymagania techniczne) należy stosować do badań odbiorczych wytypowanych przez PIMOT. Czy należy rozumieć że zamawiający wskazując PIMOT w swym załączniku będzie wymagał realizacji badań w tym Instytucie a co ważniejsze czy PIMOT jest podmiotem ustalającym ich zakres i skalę badań. Zamawiający wskazał w SIWZ w Rozdz XI pkt 1, iż podmioty uprawnione do badań zostały określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 października 2005 roku. W świetle wielu wątpliwości dot. procedur badawczych wyjaśnienie tego zastrzeżenia wydaje w pełni zasadne. Jeżeli jednostką tą ma być PIMOT, to wykonawca rozumie, że podmiot ten został wybrany przez Zamawiającego oddzielną procedurą zamówienia publicznego, dlatego też, powinny zostać podane ceny tych badań wskazanego Wykonawcy.

Załącznik nr 3 pkt. I.

Brak precyzji czy zamawiający podpisze umowę serwisową analogiczną jak dla reszty podmiotów w sieci autoryzowanych serwisów wykonawcy z pełnymi konsekwencjami wynikającymi z jej treści. Brak precyzji czy zamawiający po uzyskaniu autoryzacji napraw i rozpoczęciu działalności tych stacji w przedmiotowym zakresie przewiduje wykonywanie napraw blacharsko-lakierniczych.

Pkt. I.I

Z uwagi na wielkość i rangę spodziewanej umowy jak i zakres spodziewanego wyposażenia serwisów czy zamawiający przedstawi wykonawcy szczegółowy wykaz i wiek urządzeń jakie posiadają poszczególne stacje na moment przed podpisaniem umowy, jak i doświadczenie szefów tych stacji jak i doradców serwisowych, tak aby wykonawca mógł w pełni zorientować się w zakresie jakości i wyposażenia serwisów. Niniejsze informacje jakie wykonawca musi uzyskać przed ewentualną decyzją dotyczącą przyznania autoryzacji wydają się w pełni zasadne a co ważniejsze współmierne do kryteriów i wymagań jakie zawarł zamawiający w SIWZ dla wykonawcy.

Pkt. 4.

Zamawiający twierdzi, iż posiada personel z odpowiednim doświadczeniem. Wnosimy jak powyżej. Pewne wątpliwości budzi fakt, który konstatujemy z niezależnej strony internetowej „Internetowe Forum Policyjne” www.ifp.pl gdzie opinie wyrażane przez funkcjonariuszy Policji o pracy policyjnych stacji serwisowych budzą nasze największe zdziwienie i niepokój. Powszechna opinia o pracy tych serwisów jest mało pochlebna. Czy Zamawiający na poparcie swojej wiedzy o własnych serwisach dysponuje niezależną opinią rzeczoznawców samochodowych mogących tę opinię potwierdzić? Czy jeśli zamawiający nie posiada takiej wiedzy potwierdzonej przez uprawnionego – niezależnego rzeczoznawcę, to czy może takowe opinie dostarczyć do chwili podpisania umowy.

Warunek ten wydaje się kluczowym wobec spodziewanej przez zamawiającego autoryzacji producenta a w konsekwencji zachowania standardów pracy wymaganych przez producenta w zakresie jakości napraw a także odpowiedzialności w tym odpowiedzialności prawnej za wykonywane czynności.

Pkt. IV.

Wymagane jest przekazanie sprzętu diagnostycznego i nie zostało określone czy przekazanie to ma być odpłatne czy nie. Jeśli przekazanie ma być odpłatne, czego nie zapisano, to Zamawiający pozyskuje pewną wartość do upływu okresu eksploatacji pojazdów. Z uwagi na powyższe okoliczności, zdaniem wykonawcy, jeśli Zamawiający żąda sprzętu serwisowego to winna to być pozycja w cenie oferty, wykazana jako wyposażenie serwisów.

Pkt. 2 Szkolenie pracowników pkt. 2

Zamawiający w pkt II ppkt 4 oświadcza, iż dysponuje przeszkolonym personelem, a w tym punkcie wymaga szkoleń tzw. managerskich dla osób kierujących serwisem i nim zarządzających **minimum 70 osób w pełnym zakresie** (co oznaczy minimum – czy może być zatem każda większa ilość – kolejny zapis uniemożliwiający przygotowanie ceny oferty) Nadto, takie szkolenia managerskie absolutnie nie mieszczą się w danym przedmiocie zamówienia.

W pkt 1 - 4 - podane są za każdym razem minimalne ilości osób – oznacza brak precyzji- z tego powodu wykonawca nie może przygotować ceny oferty.

Zapisy SIWZ dotyczące Załącznika nr 1: WYMAGANIA TAKTYCZNO - TECHNICZNE SAMOCHODÓW OSOBOWYCH DLA POLICJI I STRAŻY GRANICZNEJ W WERSJI „NIEOZNAKOWANEJ”

- 1) *Urządzenia elektroniczne muszą spełniać wymagania normy PN-S-76020 „Pojazdy drogowe. Urządzenia elektroniczne pojazdów samochodowych. Ogólne wymagania i metody badań” lub równoważnych norm europejskich.*
 - Brak precyzji czy wymóg ten dotyczy elementów wyposażenia fabrycznego pojazdu, jeżeli pojazd w wersji fabrycznej uzyskał świadectwo homologacji typu pojazdu?
 - Brak precyzji czy potwierdzeniem spełnienia powyższego wymogu będzie certyfikat na zgodność z powołaną normą wystawiony przez akredytowaną jednostkę certyfikującą?
- 2) *Instalacja elektryczna pojazdu musi spełniać wymagania normy PN-S-76021 „Instalacja elektryczna pojazdów samochodowych. Wymagania i metody badań.” lub równoważnych norm europejskich.*
 - Nie wiadomo czy wymóg ten dotyczy instalacji elektrycznej pojazdu bazowego, jeżeli pojazd w wersji fabrycznej uzyskał świadectwo homologacji typu pojazdu?
 - Nie wiadomo czy potwierdzeniem spełnienia powyższego wymogu będzie certyfikat na zgodność z powołaną normą wystawiony przez akredytowaną jednostkę certyfikującą i czego będzie dotyczył?
 - Czy certyfikat taki będzie dotyczył pojazdu określonej marki i modelu z wyspecyfikowanym wyposażeniem dodatkowym?
 - Z naszych informacji wynika, że dyrektywą odpowiadającą za dopuszczenie urządzeń elektrycznych / elektronicznych do użytkowania w pojazdach mechanicznych jest przywołana w tekście dyrektywa 2004/104/WE. Czy w związku z tym, Zamawiający uzna urządzenia posiadające dokumenty potwierdzające zgodność ze wskazaną dyrektywą jako spełniające warunek wskazany w rozdziale I, pkt 5, ppkt 7 i 8.

Wyposażenie wewnętrzne dodatkowe musi zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa w przypadku uderzenia w nie przez osobę znajdującą się w pojeździe (wymagania równoważne Regulaminowi 21 EKG ONZ lub Dyrektywy UE nr 73/60/EWG ze zmianami)

- Zamawiający wymaga w Załączniku 1, Rozdz.II pkt 1, ppkt 6.f spełnienia przez wyposażenie dodatkowe wewnętrzne wymagań równoważnych z Regulaminem 21 EKG/ONZ lub wskazanej dyrektywy. Brak precyzji, na jakiej podstawie odbędzie się ocena spełnienia przez oferowane wyposażenie wewnętrzne określonych wymagań.
 - Nie wiadomo jakiego wyposażenia wewnętrznego dotyczy powyższy wymóg.
- b. *Zamocowanie wyposażenia lub urządzeń przewożonych w przestrzeni bagażowej musi zapewnić możliwość spełnienia wymagań na przeciążenie 20g w kierunku do przodu,*
 - c. *Urządzenia dodatkowe montowane na dachu pojazdu lub w innych miejscach na zewnątrz muszą wytrzymać przeciążenia rzędu 5g.*
 - Zamawiający wymaga w Załączniku 1, Rozdz.II pkt 1, ppkt 6.h spełnienia przez wyposażenie dodatkowe montowane na zewnątrz wymogu wytrzymania przeciążenia rzędu 5g. Nie wiadomo jakich urządzeń dotyczy powyższy wymóg, czy jest to na przykład lampa sygnalizacyjna z mocowaniem magnetycznym lub elektromagnetycznym.

- a. *Pobór prądu z akumulatora pojazdu w czasie postoju przy wyłączonych: stacyjce, oświetleniu, urządzeniach łączności radiowej, urządzeniach sygnalizacji uprzywilejowania – nie może przekraczać 60 mA,*
- Zamawiający w Załączniku nr 1, Rozdz. II, pkt 1 ppkt 9.c, wymaga aby pobór prądu z akumulatora pojazdu podczas postoju przy wyłączonych odbiornikach nie przekraczał 60mA. Jednocześnie Zamawiający określił wymagania dla instalacji elektrycznej jako zgodne z Polską Normą PN-S-76021. Pragniemy zauważyć, że norma ta określa w pkt. 3.13 wymagania w zakresie poboru prądu z akumulatora na postoju jako nie przekraczający wyrażonej w amperach 1/500 pojemności akumulatora wyrażonej w amperogodzinach. W związku z powyższym, wnosimy o precyzje, który wymóg jest właściwy.
- b. *Wykonawca pojazdu zbilansuje łączną moc wszystkich zainstalowanych w pojeździe urządzeń elektrycznych i elektronicznych (łącznie z odbiornikami urządzeń łączności) i wyposaży pojazd w odpowiedni dla pełnego obciążenia akumulator i alternator,*
- c. *Układ elektryczny zapewniający bilans elektroenergetyczny zgodny z normą PN-S-76021.*
- Zamawiający w Załączniku nr 1, Rozdz. II, pkt 1 ppkt 9.d oraz e, wymaga zastosowania w pojeździe odpowiedniej wydajności alternatora oraz właściwej pojemności akumulatora po przeprowadzeniu bilansu elektroenergetycznego zgodnie z określoną Polską Normą. Wskazana przez Zamawiającego Polska Norma, w pkt. 3.15 określa wymagania dla zbilansowania instalacji elektrycznej, a w pkt. 4.3.12 warunki przeprowadzenia badań. W pkt. 4.3.12 przewiduje się podział na odbiorniki do pracy ciągłej i odbiorniki do pracy dorywczej jednakże nie precyzuje się, jakie to są odbiorniki. W związku z powyższym brak określenia parametrów do przeprowadzenia próby drogowej zgodnie z poniższym:
 - Określenie, które odbiorniki wg wymagań Zamawiającego są odbiornikami przewidzianymi do pracy ciągłej, a które do pracy dorywczej ze szczególnym uwzględnieniem przystosowania pojazdu do pracy w warunkach miejskich jako pojazd uprzywilejowany w ruchu (sygnalizacja świetlna, dźwiękowa) jak również wersję nadwozia pojazdu i jego dodatkowe wyposażenie (podgrzewanie tylnej szyby, wycieraczki, spryskiwacze itp.) jest niezbędne.
 - Kto będzie przeprowadzał próby drogowe określone we wskazanej przez Zamawiającego Polskiej Normie?
 - Na jakich zasadach będą przeprowadzone próby drogowe określone w pkt 4.3.12 oraz 4.3.17 wskazanej przez Zamawiającego Polskiej Normy, jeżeli pojazdy dostarczane do badań są fabrycznie nowe i nie zarejestrowane.
 - Nie wiadomo czy wymóg postawiony przez Zamawiającego - spełnianie Polskiej Normy PN-S-76020 - dotyczy wszystkich urządzeń montowanych dodatkowo w pojeździe i na pojeździe zgodnie z pkt. 2.13 wskazanej normy.
- 4) *Wyposażenie wnętrza przedziału I i II musi spełniać wymagania w zakresie palności wg Dyrektywy 95/28/WE.*
- Nie podano jakiego rodzaju dokumenty należy przedstawić w celu potwierdzenia spełnienia wymogu niepalności, czy wystarczającym będzie certyfikat / deklaracja zgodności CE dla elementów wyposażenia dodatkowego.

- 5) *Materiały obiciowe foteli muszą spełniać wymagania w zakresie palności wg Dyrektywy 95/28/WE i wymagania w zakresie ścieralności wg załączonych warunków technicznych.*
- Nie podano jakiego rodzaju dokumenty należy przedstawić w celu potwierdzenia spełnienia wymogu niepalności, czy wystarczającym będzie certyfikat / deklaracja zgodności CE dla zastosowanych materiałów obiciowych.

Pkt. 2. Instalacja łączności radiowej.

- 1) *Pojazd musi być przystosowany w zależności od potrzeb Zamawiającego (we wskazanym przez niego miejscu) do montażu:*
- a) radiotelefonu przewodzonego na pasmo VHF (148÷174 MHz) o wymiarach: szerokość 215 mm, wysokość 90 mm, głębokość 210 mm.*
 - b) radiotelefonu przewodzonego na pasmo UHF (380÷470 MHz) o wymiarach: szerokość 215 mm, wysokość 60 mm, głębokość 195 mm lub adaptera samochodowego do radiotelefonu noszonego na to pasmo.*
 - c) zestawu samochodowego do telefonu komórkowego GSM/WCDMA,*
 - d) zestawu mobilnego terminala transmisji danych. Gabaryty jednego z największych monitorów LCD stosowanych w MTP: szerokość 252 mm, wysokość 215 mm, grubość 27,0/43,0 mm masa 1,3 kg*
- Zamawiający wymaga w Załączniku 1, Rozdz.II pkt 1, ppkt 6.f spełnienia przez wyposażenie dodatkowe wewnętrzne wymagań równoważnych z Regulaminem 21 EKG/ONZ lub wskazanej dyrektywy. Pragniemy zapytać, na jakiej podstawie odbędzie się ocena spełnienia przez oferowane wyposażenie wewnętrzne określonych wymagań w odniesieniu do wymaganego wyposażenia instalacji radiowej i łączności. Nie podano czy urządzenia przewidziane do montażu we wnętrzu pojazdu zostaną dostarczone przez Zamawiającego i zostanie, zgodnie z zapisami SIWZ, wskazane przez Zamawiającego miejsce montażu poszczególnych urządzeń uwzględniające wymóg bezpieczeństwa wewnątrz pojazdu. Zamawiający wymaga złożenia wraz z ofertą zaświadczenia uprawnionego podmiotu o spełnianiu przez oferowane pojazdy wskazanych w SIWZ i Polskim Prawie wymagań, jak w świetle tego wymogu mają się pozostałe wymagania Zamawiającego o doprecyzowywaniu miejsc montażu poszczególnych urządzeń w momencie prezentacji prototypu pojazdu po rozstrzygnięciu przetargu.
 - Jeżeli pojazd uzyska zaświadczenie uprawnionego podmiotu to, na jakiej podstawie będą wprowadzane do zatwierdzonego prototypu zmiany i poprawki, jak również kto poniesie koszty zmian i ponownych badań prototypów- brak zapisów. Tutaj pragniemy zaznaczyć, że zmiana miejsca montażu elementów wyposażenia elektrycznego wymaga ponownego przebadania prototypu w zakresie kompatybilności elektromagnetycznej jak również spełniania wymagań określonych przez zamawiającego Polskich Norm i pozostałych wymagań określonych w specyfikacji.
- 2) *Wykonawca musi wyposażyć pojazd w listwę bezpieczników (od 6 do 10 punktów wyjściowych) w okolicach konsoli środkowej przedziału I, pod deską rozdzielczą, w miejscu łatwo dostępnym do podłączenia zasilania łączności radiowej.*
- 3) *Wykonawca musi podłączyć od akumulatora do ww. listwy przewód zasilający (minus czarny, plus czerwony) z bezpiecznikiem 25 A umieszczonym jak najbliżej źródła zasilania (do 40 cm od akumulatora), który wytrzyma obciążenie prądowe minimum 25 A.*

- Zamawiający wymaga zamontowania w okolicach środkowej części konsoli listwy bezpiecznikowej (6-10 punktów wyjściowych) wraz z zabezpieczeniem głównym przy akumulatorze 25A. Jak Zamawiający zamierza podłączyć urządzenia łączności radiowej do tak skonstruowanej listwy, jeżeli zabezpieczenie prądowe jednego z najbardziej popularnych radiotelefonów przewoźnych stosowanych przez służby mundurowe w Polsce to 25A, a Zamawiający zamierza podłączyć 6 do 10 odbiorników- brak zapisów.
- 4) *Pojazd musi być przystosowany konstrukcyjnie do montażu czterech anten kamuflowanych dostarczonych i zainstalowanych przez Wykonawcę:*
- a) *szerokopasmowej na pasmo 164÷174 MHz z zyskiem ≥ 0 dB, mocy ≥ 30 W*
 - b) *szerokopasmowej na pasmo 450÷470 MHz, mocy ≥ 20 W z zyskiem ≥ 3 dB -, lub na pasmo 380÷400 MHz mocy ≥ 10 W z zyskiem ≥ 3 dB, (pasmo anteny z tej pozycji, dla poszczególnych pojazdów ustalone będzie po rozstrzygnięciu przetargu i opracowaniu przez Zamawiającego rozdzielnika dla poszczególnych użytkowników),*
 - c) *samochodowej do telefonu komórkowego GSM/WCDMA na pasmo 900 ÷2400 MHz,*
 - d) *samochodowej GPS.*

*Anteny wymienione w pozycji **b** mają być zainstalowane w 30% pojazdów wskazanych przez Zamawiającego po rozstrzygnięciu przetargu i opracowaniu przez Zamawiającego rozdzielnika dla poszczególnych użytkowników.*

Impedancja anten musi wynosić 50 Ω , zakres temperatury pracy $-30^{\circ}\text{C} \div +60^{\circ}\text{C}$.

Konstrukcja ww. anten ma umożliwiać mycie pojazdu w automatycznej myjni.

*Na żądanie Zamawiającego dopuszcza się zainstalowanie na pojeździe jednej anteny zintegrowanej, zastępującej anteny wymienione w **pozycjach b, c, d**.*

*Parametry anteny zintegrowanej na wyjściach, muszą być zgodne z parametrami anten podanymi w **pozycjach b, c, d**.*

*Anteny z pozycji **c, d** mogą być używane przez Mobilne Terminale Policyjne.*

- 5) *Przewody antenowe o małym tłumieniu, impedancji 50 Ω i zakresie temperatury pracy $-30^{\circ}\text{C} \div +60^{\circ}\text{C}$ muszą być dostarczone i zainstalowane przez Wykonawcę. W celu podłączenia rozłącznych urządzeń łączności radiowych przewody należy przeprowadzić od miejsca instalacji anteny kamuflowanej do przedziału III (przestrzeni bagażowej) z zapasem o długości 1 m. Następnie ww. przewody antenowe muszą być poprowadzone wzdłuż progu pod wykładzina podłogową do przedziału I w pobliżu środkowej części konsoli i zwinięte z rezerwą 2,5 m – bez wtyków antenowych, odpowiednio oznakowane i opisane.*
- Zamawiający określił wymagania dla instalacji łączności radiowej, m.in. temperatura pracy w zakresie $-30^{\circ}\text{C} - +60^{\circ}\text{C}$, z kolei wskazana przez Zamawiającego Polska Norma określa graniczne temperatury pracy dla instalacji jako -35°C do $+ 80^{\circ}\text{C}$, brak precyzji które parametry są w takim razie wymagane.
 - Zamawiający określił, że na żądanie Zamawiającego należy zastosować antenę zintegrowaną, na jakim etapie Zamawiający zamierza przedstawić swoje żądanie, skoro parametry pracy zestawu 4-ech anten zostały określone, a potwierdzeniem spełnienia tego wymogu ma być zaświadczenie uprawnionego organu kontroli. Brak zapisu, kto poniesie koszty związane z ponownym badaniem pojazdu po zmianie.

lampę niebieską pulsacyjną stroboskopową lub ledową (wykonaną z poliwęglanu) z mocowaniem magnetycznym lub elektromagnetycznym na dachu pojazdu umożliwiającym jazdę z maksymalną prędkością. Powyższy wymóg musi być potwierdzony badaniem wykonanym przez uprawniony do tego instytut.

Zamawiający wymaga potwierdzenia możliwości jazdy z lampą na dachu z maksymalną prędkością przez uprawniony instytut. Brak precyzji czy uprawniony instytut oznacza jednostkę prowadzącą badania w zakresie elementów stosowanych w motoryzacji. Czy lampa powinna spełniać wymagania dyrektywy 74/483 EWG w zakresie przyczepności do dachu i odporności na warunki klimatyczne? Czy potwierdzeniem spełnienia warunku będzie certyfikat wystawiony przez właściwą akredytowaną jednostkę badawczą i/lub certyfikującą czy też może wystarczy raport z badań? Czy badanie takie powinno uwzględniać wpływy wiatru i być przeprowadzane w warunkach drogowych brak stosownych zapisów.

- a) *spełniać wymagania dla obudów ochronnych w klasie IP 54 wg normy PN-EN 60529:2003.*
- wnosimy o określenie wymogów dla głośnika sygnalizacji uprzywilejowania pojazdu w ruchu w przypadku, jeżeli nie posiada on obudowy ochronnej. Pragniemy tutaj nadmienić, że zasada działania głośnika wymaga od niego dostępu do powietrza, a to z kolei naraża głośnik na wpływy warunków atmosferycznych, co z kolei stoi w sprzeczności z wymogiem szczelnej obudowy w klasie IP54.

Zapisy SIWZ - załącznika nr 2 - WYMAGANIA TAKTYCZNO – TECHNICZNE SAMOCHODÓW OSOBOWYCH DLA POLICJI I STRAŻY GRANICZNEJ W WERSJI „OZNAKOWANEJ” stanowią:

1. Przeznaczenie pojazdu.

Pojazd „oznakowany” przeznaczony jest do wykonywania przez Policję/Straż Graniczną zadań patrolowych i interwencyjnych oraz kontroli dynamicznej pojazdów. W jego wnętrzu będą wykonywane podstawowe czynności służbowe takie jak:

- kontrola dokumentów osób i pojazdów,
- sprawdzanie osób i pojazdów w bazach danych,
- sporządzanie dokumentacji służbowej,
- inne.

- W związku z faktem, że Zamawiający przewiduje ocenę funkcjonalności wnętrza pojazdu bez pogorszenia komfortu pracy dla 4-ech osób wewnątrz pojazdu przez kilka godzin wnosimy o określenie jakie „inne” czynności służbowe Zamawiający przewiduje do wykonywania wewnątrz pojazdów?

3) Urządzenia elektroniczne muszą spełniać wymagania normy PN-S-76020 „Pojazdy drogowe. Urządzenia elektroniczne pojazdów samochodowych. Ogólne wymagania i metody badań” lub równoważnych norm europejskich.

- Brak zapisu czy wymóg ten dotyczy elementów wyposażenia fabrycznego pojazdu, jeżeli pojazd w wersji fabrycznej uzyskał świadectwo homologacji typu pojazdu.
- Brak zapisu czy potwierdzeniem spełnienia powyższego wymogu będzie certyfikat na zgodność z powołaną normą wystawiony przez akredytowaną jednostkę certyfikującą.

4) *Instalacja elektryczna pojazdu musi spełniać wymagania normy PN-S-76021 „Instalacja elektryczna pojazdów samochodowych. Wymagania i metody badań” lub równoważnych norm europejskich.*

- Brak zapisu czy wymóg ten dotyczy instalacji elektrycznej pojazdu bazowego, jeżeli pojazd w wersji fabrycznej uzyskał świadectwo homologacji typu pojazdu.
- Brak zapisu czy potwierdzeniem spełnienia powyższego wymogu będzie certyfikat na zgodność z powołaną normą wystawiony przez akredytowaną jednostkę certyfikującą i czego będzie dotyczył?
- Czy certyfikat taki będzie dotyczył pojazdu określonej marki i modelu z wyspecyfikowanym wyposażeniem dodatkowym?
- Z naszych informacji wynika, że dyrektywą odpowiadającą za dopuszczenie urządzeń elektrycznych / elektronicznych do użytkowania w pojazdach mechanicznych jest przywołana w tekście dyrektywa 2004/104/WE. Brak zapisu czy w związku z tym, Zamawiający uzna urządzenia posiadające dokumenty potwierdzające zgodność ze wskazaną dyrektywą jako spełniające warunek wskazany w rozdziale I, pkt 5, ppkt 6,7 i 8?

2) *Nadwozie*

a. *Rodzaj nadwozia kombi (AC), 5-drzwiowe,*

b. *Przestrzeń bagażowa musi pomieścić następujące wyposażenie o wymiarach:*

- *kolczatka drogowa – skrzynia o wym. 910 mm x 240 mm x 33,5 mm,*
- *Pytanie: Czy nie zaszła pomyłka w określeniu wymiarów wyposażenia – kolczatka drogowa, czy nie powinno być zamiast 33,5mm 335mm?*
- *zestaw „Zapora” – walizka o wym. 710 mm x 570 mm x 250 mm,*
- *RMP – walizka o wym. 460 mm x 350 mm x 120 mm,*
- *zestaw 4 pacholków,*

- W związku z faktem, że na rynku dostępne są różnej wielkości pacholki drogowe wnosimy o określenie wymiarów pacholków drogowych, które winny zmieścić się we wnętrzu przedziału bagażowego.

- *Alcosensor – walizka o wym. 350 mm x 300 mm x 150 mm,*
- *kamizelki kuloodporne – szt. 2,*
- *wymagana apteczka,*

- wnosimy o sprecyzowanie wymiarów apteczki, która winna zmieścić się w przedziale bagażowym.

umieszczone w sposób nie ograniczający widoczności w lusterku wewnętrznym i zabezpieczone przed przemieszczaniem się,

- brak precyzji co Zamawiający rozumie poprzez określenie – „w sposób nie ograniczający widoczności w lusterku wstecznym” – czy oznacza to, że wyposażenie przewidziane i zamocowane do przewożenia w przestrzeni bagażowej winno sięgać nie wyżej niż do krawędzi szyby tylnej i /lub bocznych. Czy może pojazd powinien być wyposażony w roletę bagażnika, a wyposażenie powinno mieścić się pod roletą brak stosownych zapisów.

c. *Poduszki powietrzne, co najmniej dla kierowcy i dysponenta z możliwością dezaktywacji poduszki dysponenta sygnalizowane lampką na desce rozdzielczej,*

- Zapis wadliwy- w jakim celu wymaga się możliwości dezaktywacji poduszki powietrznej czołowej dla pasażera jeżeli terminal winien być zamocowany w sposób nie zasłaniający poduszki powietrznej?
- d. *Wyposażenie wewnętrzne dodatkowe musi zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa w przypadku uderzenia w nie przez osobę znajdującą się w pojeździe (wymagania równoważne Regulaminowi 21 EKG ONZ lub Dyrektywy UE nr 73/60/EWG ze zmianami)*
- Zamawiający wymaga w Załączniku 2, Rozdz.II pkt 1, ppkt 6.f spełnienia przez wyposażenie dodatkowe wewnętrzne wymagań równoważnych z Regulaminem 21 EKG/ONZ lub wskazanej dyrektywy. Brak precyzji na jakiej podstawie odbędzie się ocena spełnienia przez oferowane wyposażenie wewnętrzne określonych wymagań.
 - Brak zapisów jakiego wyposażenia wewnętrznego dotyczy powyższy wymóg?
- e. *Urządzenia dodatkowe montowane na dachu pojazdu lub w innych miejscach na zewnątrz muszą wytrzymać przeciążenia rzędu 5g.*
- Zamawiający wymaga w Załączniku 2, Rozdz.II pkt 1, ppkt 6.h spełnienia przez wyposażenie dodatkowe montowane na zewnątrz wymogu wytrzymania przeciążenia rzędu 5g. Brak precyzji jakich urządzeń dotyczy powyższy wymóg, czy jest to na przykład lampa sygnalizacyjna – zestaw montażowy lampy, anteny, inne – jakie? Pragniemy nadmienić, że potwierdzeniem spełnienia warunków bezpieczeństwa dla urządzeń montowanych na dachu pojazdu jest Regulamin 26 EKG/ONZ lub Dyrektywa 74/483/EWG.
- d. *Pobór prądu z akumulatora pojazdu w czasie postoju przy wyłączonych: stacyjce, oświetleniu, urządzeniach łączności radiowej, urządzeniach sygnalizacji uprzywilejowania – nie może przekraczać 60 mA,*
- Zamawiający w Załączniku nr 1, Rozdz. II, pkt 1 ppkt 9.c, wymaga aby pobór prądu z akumulatora pojazdu podczas postoju przy wyłączonych odbiornikach nie przekraczał 60mA. Jednocześnie Zamawiający określił wymagania dla instalacji elektrycznej jako zgodna z Polską Normą PN-S-76021. Pragniemy zauważyć, że norma ta określa w pkt. 3.13 wymagania w zakresie poboru prądu z akumulatora na postoju jako nie przekraczający wyrażonej w amperach 1/500 pojemności akumulatora wyrażonej w amperogodzinach. W związku z powyższym, wnosimy o określenie, który wymóg jest właściwy.
- e. *Wykonawca pojazdu zbilansuje łączną moc wszystkich zainstalowanych w pojeździe urządzeń elektrycznych i elektronicznych (łącznie z odbiornikami urządzeń łączności) i wyposaży pojazd w odpowiedni dla pełnego obciążenia akumulator i alternator,*
- f. *Układ elektryczny zapewniający bilans elektroenergetyczny zgodny z normą PN-S-76021.*
- Zamawiający w Załączniku nr 1, Rozdz. II, pkt 1 ppkt 9.d oraz e, wymaga zastosowania w pojeździe odpowiedniej wydajności alternatora oraz właściwej pojemności akumulatora po przeprowadzeniu bilansu elektroenergetycznego zgodnie z określoną Polską Normą.

- Wskazana przez Zamawiającego Polska Norma, w pkt. 3.15 określa wymagania dla zbilansowania instalacji elektrycznej, a w pkt. 4.3.12 warunki przeprowadzenia badań. W pkt. 4.3.12 przewiduje się podział na odbiorniki do pracy ciągłej i odbiorniki do pracy dorywczej jednakże nie precyzuje się, jakie to są odbiorniki. W związku z powyższym wnosimy o określenie parametrów do przeprowadzenia próby drogowej zgodnie z poniższym:
 - Określenie, które odbiorniki wg wymagań Zamawiającego są odbiornikami przewidzianymi do pracy ciągłej, a które do pracy dorywczej ze szczególnym uwzględnieniem przystosowania pojazdu do pracy w warunkach miejskich jako pojazd uprzywilejowany w ruchu (sygnalizacja świetlna, dźwiękowa) jak również wersję nadwozia pojazdu i jego dodatkowe wyposażenie (podgrzewanie tylnej szyby, wycieraczki, spryskiwacze itp.),
 - Kto będzie przeprowadzał próby drogowe określone we wskazanej przez Zamawiającego Polskiej Normie?
 - Na jakich zasadach będą przeprowadzone próby drogowe, określone w pkt 4.3.12 oraz 4.3.17 wskazanej przez Zamawiającego Polskiej Normy, jeżeli pojazdy dostarczane do badań są fabrycznie nowe i nie zarejestrowane?
- Czy wymóg postawiony przez Zamawiającego - spełnianie Polskiej Normy PN-S-76020 - dotyczy wszystkich urządzeń montowanych dodatkowo w pojeździe i na pojeździe zgodnie z pkt. 2.13 wskazanej normy?

Gwarancja na oznakowanie pojazdu min. 60 miesięcy,

- brak precyzji czy zapis – „gwarancja na oznakowanie pojazdu min. 60 miesięcy” – dotyczy również sygnalizacji pojazdu uprzywilejowanego w ruchu?

a. muszą posiadać wzmocnienie co najmniej siedziska i odcinka lędźwiowego oparcia,

b.

- brak zapisu co Zamawiający rozumie poprzez wzmocnienie co najmniej siedziska i odcinka lędźwiowego foteli w przedziale I. Przed czym wzmocnienie takie powinno zabezpieczać, jakie są warunki sprawdzenia. Czy przedział I powinien posiadać dodatkowo jakąś osłonę na wysokości oparcia siedzisk, może przegrodę oddzielającą przedział I od przedziału II- brak stosownych zapisów. Wnosimy o określenie parametrów wzmocnienia i zabezpieczenia funkcjonariuszy.

6) Wyposażenie wnętrza przedziału I i II musi spełniać wymagania w zakresie palności wg Dyrektywy 95/28/WE

- Brak zapisu jakiego rodzaju dokumenty należy przedstawić w celu potwierdzenia spełnienia wymogu niepalności, czy wystarczającym będzie certyfikat / deklaracja zgodności CE dla elementów wyposażenia dodatkowego.

7) Materiały obiciowe foteli, kanapy i pokrowca muszą spełniać wymagania w zakresie palności wg Dyrektywy 95/28/WE i wymagania w zakresie ścieralności wg załączonych warunków technicznych.

- Nie sprecyzowano jakiego rodzaju dokumenty należy przedstawić w celu potwierdzenia spełnienia wymogu niepalności, czy wystarczającym będzie certyfikat / deklaracja zgodności CE dla zastosowanych materiałów obiciowych.

- 9) *Przedział II musi być oddzielony od przedziału III przegrodą wykonaną z materiału odpornego na uszkodzenia mechaniczne i zamontowaną w sposób uniemożliwiający jej wyrwanie lub wepchnięcie do przedziału II i III przez osoby zatrzymane. Sposób wykonania przegrody musi zapewniać widoczność do tyłu pojazdu,*
- Brak zapisu czy Zamawiający wymaga oddzielenia przedziału II od przedziału III przegrodą wykonaną z materiału odpornego na uszkodzenia mechaniczne i zamontowaną w sposób uniemożliwiający jej wyrwanie lub wepchnięcie do przedziału II i III przez osoby zatrzymane. Sposób wykonania przegrody musi zapewniać widoczność do tyłu pojazdu. Należy doprecyzować, na jakiej podstawie będzie oceniana przegroda, jej wytrzymałość, jakie są warunki badania, czy przegroda powinna wypełniać przestrzeń między oparciem kanapy tylnej a górną częścią nadwozia czy też może na całej wysokości nadwozia. Czy przegroda winna być wykonana w formie „pełnej” tj. np. materiał typu poliwęglan, czy może w formie siatki stalowej, prosimy o określenie parametrów dla przegrody (rozmiar oczka itp.)
- 10) *Przedział III musi być wyposażony w uchwyty do mocowania wyposażenia służbowego spełniające wymagania określone w rozdziale II pkt 6 lit. g oraz posiadać uniwersalny uchwyt na broń automatyczną typu kbk AKMS i glauberyt wyposażony w zamek do zabezpieczenia broni przed użyciem przez osoby do tego niepowołane.*
- Zamawiający wymaga uchwytów w bagażniku do zamocowania wyposażenia służbowego gwarantujących wytrzymałość na przeciążenia do 20g w kierunku do przodu. Wnosimy o określenie jakiego rodzaju uchwyty należy zastosować, czy dopuszcza się „piętrowanie” sprzętu w sposób nie ograniczający widoczności w lusterku wewnętrznym. Czy Zamawiający wymaga aby sprzęt był zamocowany w sposób umożliwiający dostęp do wszystkich elementów wyposażenia bez konieczności odpinania innych. Czy zamocowanie może odbywać się na zasadzie przypięcia pasami ładunkowymi do fabrycznych punktów (uchwytów) mocowania ładunku w bagażniku? wnosimy o określenie warunków uznania mocowań za wystarczające – tj. sprawdzenie wytrzymałości na 20g w kierunku do przodu- brak stosownych zapisów.
2. *Instalacja łączności radiowej.*
- 6) *Pojazd musi być przystosowany w zależności od potrzeb Zamawiającego (we wskazanym przez niego miejscu) do montażu:*
- a) *radiotelefonu przewoźnego na pasmo VHF (148÷174 MHz) o wymiarach: szerokość 215 mm, wysokość 90 mm, głębokość 210 mm.*
 - b) *radiotelefonu przewoźnego na pasmo UHF (380÷470 MHz) o wymiarach: szerokość 215 mm, wysokość 60 mm, głębokość 195 mm lub adaptera samochodowego do radiotelefonu noszonego na to pasmo.*
 - c) *zestawu samochodowego do telefonu komórkowego GSM/WCDMA,*
 - d) *zestawu mobilnego terminala transmisji danych. Gabaryty jednego z największych monitorów LCD stosowanych w MTP: szerokość 252 mm, wysokość 215 mm, grubość 27,0/43,0 mm masa 1,3 kg*
- Zamawiający wymaga w Załączniku 2, Rozdz.II pkt 1, ppkt 6.f spełnienia przez wyposażenie dodatkowe wewnętrzne wymagań równoważnych z Regulaminem 21 EKG/ONZ lub wskazanej dyrektywy. Brak precyzji na jakiej podstawie odbędzie się ocena spełnienia przez oferowane wyposażenie wewnętrzne określonych wymagań w odniesieniu do wymaganego wyposażenia instalacji radiowej i łączności. Czy urządzenia przewidziane do montażu we wnętrzu pojazdu zostaną dostarczone przez Zamawiającego i zostanie, zgodnie z zapisami SIWZ, wskazane przez Zamawiającego miejsce montażu poszczególnych urządzeń uwzględniające wymóg bezpieczeństwa

wewnątrz pojazdu? Zamawiający wymaga złożenia wraz z ofertą zaświadczenia uprawnionego podmiotu o spełnianiu przez oferowane pojazdy wskazanych w SIWZ i Polskim Prawie wymagań - jak w świetle tego wymogu mają się pozostałe wymogi Zamawiającego o doprecyzowywaniu miejsc montażu poszczególnych urządzeń w momencie prezentacji prototypu pojazdu po rozstrzygnięciu przetargu.

- Jeżeli pojazd uzyska zaświadczenie uprawnionego podmiotu to na jakiej podstawie będą wprowadzane do zatwierdzonego prototypu zmiany i poprawki, jak również kto poniesie koszty zmian i ponownych badań prototypów? Tutaj pragniemy zaznaczyć, że zmiana miejsca montażu elementów wyposażenia elektrycznego wymaga ponownego przebadania prototypu w zakresie kompatybilności elektromagnetycznej jak również spełniania wymagań określonych przez zamawiającego Polskich Norm i pozostałych wymagań określonych w specyfikacji.
- 7) *Wykonawca musi wyposażyć pojazd w listwę bezpieczników (od 6 do 10 punktów wyjściowych) w okolicach konsoli środkowej przedziału I, pod deską rozdzielczą, w miejscu łatwo dostępnym do podłączenia zasilania łączności radiowej.*
- 8) *Wykonawca musi podłączyć od akumulatora do ww. listwy przewód zasilający (minus czarny, plus czerwony) z bezpiecznikiem 25 A umieszczonym jak najbliżej źródła zasilania (do 40 cm od akumulatora), który wytrzyma obciążenie prądowe minimum 25 A.*
- Zamawiający wymaga zamontowania w okolicach środkowej części konsoli listwy bezpiecznikowej (6-10 punktów wyjściowych) wraz z zabezpieczeniem głównym przy akumulatorze 25A. Jak Zamawiający zamierza podłączyć urządzenia łączności radiowej do tak skonstruowanej listwy, jeżeli zabezpieczenie prądowe jednego z najbardziej popularnych radiotelefonów przewoźnych stosowanych przez służby mundurowe w Polsce to 25A, a Zamawiający zamierza podłączyć 6 do 10 odbiorników.
- 9) *Pojazd musi być przystosowany konstrukcyjnie do montażu na jego dachu do czterech anten dostarczonych i zainstalowanych przez Wykonawcę:*
- a) *szerokopasmowej na pasmo 164÷174 MHz z zyskiem ≥ 0 dB, mocy ≥ 30 W*
 - b) *szerokopasmowej na pasmo 450÷470 MHz, mocy ≥ 20 W z zyskiem ≥ 3 dB -, lub na pasmo 380÷400 MHz mocy ≥ 10 W z zyskiem ≥ 3 dB, (pasmo anteny z tej pozycji, dla poszczególnych pojazdów ustalone będzie po rozstrzygnięciu przetargu i opracowaniu przez Zamawiającego rozdzielnika dla poszczególnych użytkowników),*
 - c) *samochodowej do telefonu komórkowego GSM/WCDMA na pasmo 900 ÷2400 MHz,*
 - d) *samochodowej GPS.*

*Anteny wymienione w pozycji **b** mają być zainstalowane w 30% pojazdów wskazanych przez Zamawiającego po rozstrzygnięciu przetargu i opracowaniu przez Zamawiającego rozdzielnika dla poszczególnych użytkowników. Impedancja anten musi wynosić 50 Ω , zakres temperatury pracy $-30^{\circ}\text{C} \div +60^{\circ}\text{C}$. Konstrukcja ww. anten ma umożliwiać mycie pojazdu w automatycznej myjni. Na żądanie Zamawiającego dopuszcza się zainstalowanie na pojeździe jednej anteny zintegrowanej, zastępującej anteny wymienione w **pozycjach b, c, d**.*

Parametry anteny zintegrowanej na wyjściach, muszą być zgodne z parametrami anten podanymi w pozycjach b, c, d. Anteny z pozycji c, d mogą być używane przez Mobilne Terminale Policyjne. Anteny muszą być zainstalowane na dachu, w podłużnej osi symetrii pojazdu lub (po uzgodnieniu z Zamawiającym) symetrycznie do niej.

10) Przewody antenowe muszą być o małym tłumieniu, impedancji 50Ω i zakresie temperatury pracy $-30^{\circ}\text{C} \div +60^{\circ}\text{C}$. Należy je przeprowadzić pod podsufitką do prawego słupka nadwozia przedziału III (do przestrzeni bagażowej), następnie tym słupkiem w dół w pobliże tylnych oparcí foteli z zapasem o długości 1 m (w celu ewentualnego podłączenia rozłącznych urządzeń łączności radiowych). Następnie ww. przewody antenowe będą poprowadzone wzdłuż progu pod wykładziną podłogową do przedziału I w pobliże środkowej części konsoli i zwinięte z rezerwą 2,5 m – bez wtyków antenowych, odpowiednio oznakowane i opisane.

- Zamawiający określił wymagania dla instalacji łączności radiowej, m.in. temperatura pracy w zakresie $-30^{\circ}\text{C} - +60^{\circ}\text{C}$, z kolei wskazana przez Zamawiającego Polska Norma określa graniczne temperatury pracy dla instalacji jako -35°C do $+80^{\circ}\text{C}$, brak zapisu które parametry są w takim razie wymagane.
- Zamawiający określił, że na żądanie Zamawiającego należy zastosować antenę zintegrowaną, na jakim etapie Zamawiający zamierza przedstawić swoje żądanie, skoro parametry pracy zestawu 4-ech anten zostały określone, a potwierdzeniem spełnienia tego wymogu ma być zaświadczenie uprawnionego organu kontroli. Kto poniesie koszty związane z ponownym badaniem pojazdu po zmianie.
- Zamawiający wymaga aby zainstalowane anteny umożliwiały mycie samochodu w myjni automatycznej, czy mycie takie winno być możliwe z przykręconymi częściami aktywnymi anteny, czy może mycie takie winno być możliwe po uprzednim odkręceniu elementów wystających bez użycia narzędzi.

1) Na dachu pojazdu do relingów dachowych należy zamontować symetrycznie i prostopadle do podłużnej osi symetrii pojazdu posiadającą homologację, specjalną lampę ostrzegawczą spełniającą wymagania określone w regulaminie 65 EKG ONZ oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31.12.2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. nr. 32, poz.262 z późniejszymi zmianami). Lampa nie może wystawać poza obrys dachu i musi być zamontowana w sposób umożliwiający mycie pojazdu w myjni automatycznej bez konieczności jej demontażu.

- Brak precyzji w jakim celu montaż belki sygnalizacyjnej winien odbywać się do relingów dachowych. Czy ma to związek z faktem, że Zamawiający chce uniknąć montażu inwazyjnego elementów na nadwoziu. Jeżeli tak, to czemu zestaw anten łączności ma być montowany do dachu pojazdu, a nie np. jak w pojazdach nieoznakowanych montaż anten kamuflowanych we wnętrzu pojazdu.

W związku z faktem, że belka sygnalizacyjna winna być zamontowana do relingów dachowych, wnosimy o określenie, w jaki sposób należy przeprowadzić przewody elektryczne od belki sygnalizacyjnej do wnętrza pojazdu. Czy przewody powinny przechodzić przez dach pojazdu. Czy może przewody winny być wykonane w formie „płaskiego” przewodu umożliwiającego nieinwazyjne prowadzenie przewodów pod uszczelką. Czy też może na dachu pojazdu bądź na innym elemencie nadwozia winno znajdować się gniazdo przyłączeniowe do instalacji belki sygnalizacyjnej umożliwiające łatwy i szybki montaż/demontaż belki sygnalizacyjnej bez konieczności jej otwierania. Gniazdo takie posiada zabezpieczenie przed wpływem warunków atmosferycznych i daje się łączyć i rozłączać bez konieczności używania narzędzi – brak stosownych zapisów.

- W związku z faktem, że belka sygnalizacyjna ma spełniać wymagania wskazanego przez Zamawiającego Rozporządzenia Ministerstwa Infrastruktury należy podać jakie są

to wymagania. Czy wymagania takie to Regulamin 26 EKG/ONZ, Regulamin 10 EKG/ONZ, Polska Norma PN-S-76020 lub równoważne/zamienne dyrektywy europejskie i w jakiej formie należy potwierdzić zgodność z określonymi wymaganiami Rozporządzenia?

- a) *w samochodach dla Policji umieszczony z jej przodu i z tyłu podświetlony napis „POLICJA” wypełniający pole pomiędzy lampami ostrzegawczymi widoczny z odległości 50 m w warunkach nocnych w kolorze niebieskim odblaskowym o tej samej barwie co niebieski pas wyróżniający,*
- b) *w samochodach dla Straży Granicznej umieszczony z jej przodu i z tyłu podświetlony dwurzędowy napis „STRAŻ GRANICZNA” koloru jasnozielonego wypełniający pole pomiędzy lampami ostrzegawczymi widoczny z odległości 50 m. w warunkach nocnych,*
- *Wnosimy o określenie parametrów uznania za spełnienie warunku dotyczącego widoczności podświetlonego szyldu z napisem POLICJA i STRAŻ GRANICZNA, czy szyld ma być widoczny czy również czytelny. W przypadku napisu POLICJA nie ma większego problemu z odpowiednim wymiarem jednakże w przypadku napisu STRAŻ GRANICZNA, przy założeniu, że napis taki winien być wykonany w sposób „dwu rzędowy” może okazać się, że napis taki z odległości 50m będzie mało czytelny, dlatego też prosimy o określenie warunków uznania widoczności lub minimalnych wymiarów napisu STRAŻ GRANICZNA.*
- c) *światło błyskowe barwy czerwonej (stroboskopowe lub ledowe) umieszczone między lewym światłem ostrzegawczym barwy niebieskiej, a podświetlonym napisem „POLICJA”/„STRAŻ GRANICZNA”, spełniające wymagania § 9.1.4.1 Rozporządzenia Ministrów: Spraw Wewnętrznych i Administracji, Obrony Narodowej, Finansów oraz Sprawiedliwości z dnia 24 listopada 2004 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów specjalnych i pojazdów używanych do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Straży Granicznej, kontroli skarbowej, Służby Celnej, Służby Więziennej i Straży Pożarnej.*
- *Wnosimy o określenie czy potwierdzeniem spełnienia parametru widoczności światła czerwonego będzie dokument wystawiony przez jednostkę badawczą i/lub certyfikującą jak np. raport z badań z PIMOT?*
- d) *dwie pomocnicze lampy halogenowe barwy białej umieszczone w przedniej części belki służące do oświetlania obszaru przed pojazdem podczas wykonywania czynności służbowych,*
- e) *pomocnicze lampy halogenowe barwy białej umieszczone po prawej i lewej stronie belki służące do oświetlania obszaru z boku pojazdu podczas wykonywania czynności służbowych.*

Brak zapisu czy Zamawiający wymaga jednoczesnego załączania lamp z prawej i lewej strony pojazdu czy może powinna istnieć możliwość załączenia lamp tylko po jednej stronie pojazdu.

- 3) *Pojazd „oznakowany” musi posiadać po wewnętrznej stronie dolnej, lewej i prawej, skrajnej części drzwi tyłu nadwozia zamontowane specjalne światła ostrzegawcze (stroboskopowe lub ledowe) koloru niebieskiego. Światła te muszą załączać się automatycznie po otwarciu drzwi tyłu nadwozia w przypadku działania głównych świateł uprzywilejowania i być widoczne z tyłu pojazdu.*

Sposób montażu lamp nie może ograniczać przestrzeni bagażowej oraz musi zabezpieczać lampy przed uszkodzeniem przez wyposażenie przewożone w przestrzeni bagażowej.

- Brak zapisu czy lampy ostrzegawcze montowane w klapie bagażnika powinny spełniać wymagania przewidziane dla lamp ostrzegawczych w Rozporządzeniu jak dla belki sygnalizacyjnej (R 65 EKG/ONZ, R10 EKG/ONZ lub właściwe dyrektywy).
- b) *spełniać wymagania dla obudów ochronnych w klasie IP 54 wg normy PN-EN 60529:2003.*
- wnosimy o określenie wymogów dla głośnika sygnalizacji uprzywilejowania pojazdu w ruchu w przypadku, jeżeli nie posiada on obudowy ochronnej. Należy stwierdzić, że zasada działania głośnika wymaga od niego jak najmniejszego ograniczania (obudowania) a co za tym idzie swobodnego dostępu do powietrza, a to z kolei naraża głośnik na wpływy warunków atmosferycznych, co z kolei stoi w sprzeczności z wymogiem szczelnej obudowy w klasie IP54. Tutaj pragniemy nadmienić, że przywołana przez Zamawiającego norma PN EN 60529:2003, na stronie 6 – „WPROWADZENIE” określa w pierwszym akapicie, co następuje:

„Niniejsza norma opisuje system klasyfikacji stopni ochrony zapewnianych przez obudowy urządzeń elektrycznych. Aczkolwiek system jest właściwy dla większości rodzajów urządzeń elektrycznych, nie powinno się jednak przyjmować, że opisane stopnie ochrony mają zastosowanie do wszystkich typów urządzeń. Zaleca się, aby producent określił dające się zastosować stopnie ochrony urządzenia, części urządzenia, do których ustalony stopień jest przypisany”

- a) *podświetlenie napisu „POLICJA”/„STRAŻ GRANICZNA” dla samochodów Straży Granicznej) w lampie sygnalizacji uprzywilejowania musi być włączane wraz ze światłami pojazdu.*
- zapis sprzeczny- zaszła pomyłka w zapisie dotyczącym podświetlenia napisu na belce sygnalizacyjnej, tj. podświetlenie powinno być włączane wraz ze światłami pojazdu dla Straży Granicznej i Policji, a nie jedynie dla Straży Granicznej.

Zamawiający nie opisał w sposób jednoznaczny i wyczerpujący przedmiotu zamówienia, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, nie uwzględnił wszystkich wymagań i okoliczności mających wpływ na sporządzenie oferty, zwłaszcza jej ceny.

Przedmiot zamówienia został opisany w sposób, który utrudnia uczciwą konkurencję.

Wskazane zapisy SIWZ spowodowały określenie przedmiotu zamówienia niezgodnie z prawem ustawowym w zakresie naruszenia zasady uczciwej konkurencji i bez dopuszczenia złożenia oferty równoważnej.

Tym samym tak określony przedmiot zamówienia blokuje naszej Spółce złożenie atrakcyjnej oferty.

Zamawiający opisał przedmiot zamówienia za pomocą cech technicznych i jakościowych, bez zachowania Polskich Norm przenoszących normy europejskie lub norm innych państw członkowskich Europejskiego Obszaru Gospodarczego przenoszących te normy.

Opisując przedmiot zamówienia w elementach braku Polskich Norm przenoszących normy europejskie lub normy innych państw członkowskich Europejskiego Obszaru Gospodarczego przenoszących te normy, Zamawiający nie uwzględnił w kolejności:

- 1) europejskich aprobat technicznych;
- 2) wspólnych specyfikacji technicznych;
- 3) norm międzynarodowych systemów odniesienia ustanowionych przez europejskie organy normalizacyjne.

Opisując przedmiot zamówienia w elementach gdzie brak jest Polskich Norm przenoszących normy europejskie lub norm innych państw członkowskich Europejskiego Obszaru Gospodarczego przenoszących te normy oraz aprobat, specyfikacji, norm i systemów, Zamawiający nie uwzględnił się w kolejności:

- 1) Polskich Norm;
- 2) polskich aprobat technicznych;
- 3) polskich specyfikacji technicznych.

Zamawiający opisując przedmiot zamówienia w wielu elementach za pomocą norm, aprobat, specyfikacji technicznych i systemów odniesienia, nie wskazał, że dopuszcza rozwiązania równoważne opisywanym.

Ad)6. Zamawiający zażądał na potwierdzenie zgodności przedmiotu zamówienia z oczekiwanym, dokumentów zbędnych, znacznie wykraczających poza zakreślony katalog dokumentów stosownego rozporządzenia wykonawczego. Nadto, przekroczył swoje uprawnienia w zakresie próbek pojazdów.

Ad)7. Po zawieszeniu SIWZ na stronie internetowej dnia 14 maja br. w dniu 15 maja Zamawiający dokonał zmiany i uzupełnienia załączników do SIWZ. Tym samym dokonał jej modyfikacji nie przedłużając min o 7 dni terminu składania ofert. Powyższe stanowi wadę prawną danego postępowania.

Ad)8. Zapisami SIWZ pkt. XVII :

Za cenę oferty przyjmuje się łączną cenę (z podatkiem VAT) za wykonanie przedmiotu zamówienia. Podana cena oferty, do dwóch miejsc po przecinku, w złotych polskich cyfrowo i słownie, musi obejmować wszystkie koszty z uwzględnieniem podatku od towarów i usług VAT oraz podatku akcyzowego, jeżeli na podstawie odrębnych przepisów sprzedaż towaru podlega obciążeniu tymi podatkami, innych opłat i podatków, koszty zapewnieniem obsługi technicznej w oparciu o istniejące zaplecze obsługowo-naprawcze transportu Zamawiającego, dostawę zamawianych pojazdów do siedzib Zamawiającego, na koszt i ryzyko Wykonawcy

Zamawiający wadliwie podał regułę wyceny oferty. Wykonawca wnosi o precyzyjne określenie loco dostaw co do miejsca i ilości. Ma to wpływ na koszt transportu aut, ich ubezpieczenie i termin dostawy. Wiedza ta jest niezbędna do określenia kosztów a co za tym idzie i możliwość przygotowania oferty co do sporządzenia ceny oferty.

Zapisy SIWZ pkt. XV w zakresie:

6. Oferta zostanie uznana za ważną, jeżeli będzie:

- a)
- b) zgodna w kwestii sposobu jej przygotowania, oferowanego przedmiotu i warunków, zamówienia z wymogami określonymi w SIWZ,

- d) złożona w wyznaczonym terminie składania ofert,
- e)

są sprzeczne z Ustawą. Ważność oferty szczegółowo precyzuje art. 89 ust. 1 ustawy.

Zapisy SIWZ pkt. XXI. - Wymagania dotyczące zabezpieczenia należytego wykonania umowy:

- 1) *Wykonawca zobowiązany jest przed podpisaniem umowy do złożenia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 10 % podanej w ofercie ceny całkowitej.*

Stanowią, że wartość danego zabezpieczenia może osiągnąć przedział kwotowy pomiędzy 60-70 mln zł. Ustawodawca wysokość ZNWU celowo ustanowił w przedziale 2-10 %, żeby w wysoko szacunkowych zamówieniach sięgać po ich dolny próg, dla zachowania zasady uczciwej konkurencji. Zabezpieczenie tej wysokości będzie trzymane przez Zamawiającego przez okres prawie 4 lat. Jest to nałożenie na wykonawcę dużego nieuzasadnionego obciążenia finansowego, co bezwzględnie przeniesie się na cenę złożonej oferty i spowoduje nadmierne wydatkowanie środków publicznych.

Zapisy SIWZ Załącznika nr 8- projekt umowy w zakresie klauzul paragrafu 1, 4, 5 naruszają zasady równości stron w umowach cywilno-prawnych jak dobre obyczaje.

Stawiają w bardzo uprzywilejowanej pozycji zamawiającego, który ciężar warunków umowy, za które są odpowiedzialne również osoby/podmioty trzecie, przenosi na wykonawcę.

Paragraf 3 pkt 10 umowy w zakresie odbiorów pojazdów względem przebadania losowo wybranych próbek nie więcej niż 10 % stanowi że w maksymalnej ilości będzie to aż 629 szt pojazdów i to na koszt wykonawcy.

Zamawiający ma obowiązek podać dokładnie ile to będzie sztuk a nie max 10 % i określić koszt lub wytypować uprawnioną placówkę badawczą tak, aby wykonawca mógł zawczasu wynegocjować kwotę za badania pojazdów. Niedopełnienie tego warunku powoduje że wykonawca nie jest w stanie określić ceny tych badań a co za tym idzie i nie jest w stanie przygotować ceny oferty. Wydaje się że warunek jest niewspółmierny co do ilości próbki i kosztów maksymalnych badań. Nieokreślony jest też warunek czy finalny odbiór danej transzy dostawy przez zamawiającego zostanie zrealizowany po pozytywnym wyniku badań realizowanych przez uprawnioną placówkę badawczą. Zamawiający nie określa też czasu, w którym placówka badawcza jest zobligowana do przeprowadzenia tych badań ani nie obliguje do przejścia od wykonawcy kosztów opóźnień dostaw w sytuacji kiedy będą powodowane przez daną placówkę.

Wnosimy o zmianę zapisu paragrafu 4 Warunki gwarancji:

Zmiana na - Gwarancją będą ujęte podzespoły i części zgodnie z zapisem i przyjętymi zasadami w sieci serwisowej Wykonawcy pod warunkiem wykonania przez osoby przeszkolone przez wykonawcę i zgodnie z zasadami dotyczącymi obsługi aut wykonawcy.

Wykonawca nie może płacić za opóźnienia w naprawach gwarancyjnych. Proponujemy zapis o polubownym rozwiązaniu tego typu spraw, które będą ujęte w umowie po wyborze wykonawcy przez zamawiającego.

Ad 9. Ogłoszenie o rzeczowym postępowaniu ukazało się we właściwym miejscu w dniu 12 maja br. Niepełną SIWZ Zamawiający pokazał na swojej stronie internetowej dnia 14 maja

br. Dwa dni po ustawowym terminie. Zdaniem Prezesa UZP przedstawionym w komentarzu z 2006r do ustawy, dane opóźnienie jest wadą prawną postępowania blokującą zawarcie ważnej umowy w sprawie zamówienia publicznego.

Ad)10 Zapisy SIWZ – załącznika 9 - Ocena właściwości użytkowych:

Pkt. 1

Zamawiający nie określa, który promień zawracania będzie stosował do oceny. Wg wiedzy wykonawcy jest ich kilka w dokumentacji technicznej

Zamawiający punktuje mniejszy promień zawracania jako najlepszy co jest w ewidentnej sprzeczności z zasadami oceny parametrów technicznych w pkt 5.1, gdzie punktowany jest największy rozstaw osi. Domniemywać należy, iż pojazd o większym rozstawie osi posiada większy promień zawracania. Wnosimy zatem o skorygowanie obydwu parametrów oceny ponieważ dana ocena jest wadliwa.

Pkt. 3

W tym punkcie zamawiający stosuje oceny posługując się DMC pojazdu. Mimo że w przypadku innych parametrów stosuje obciążenie zastępcze. Wnosimy o wyjaśnienie rozbieżności w stosowaniu tego typu wymogów lub ich zmianę.

Pkt 4

W formularzu zasady oceny właściwości użytkowych dla samochodów o nadwoziu Kombi (AC), zamawiający zastosował pkt. 4, w którym punktuje ilość rodzajów nadwozi oferowanych przez wykonawcę. 2 nadwozia – 0 pkt, 3 nadwozia 50 pkt.

Mimo starannego zapoznania się z SIWZ, wykonawca nie rozumie zapisów tego kryterium i bezwzględnie odbiera je kryterium podmiotowe w zakresie potencjału technicznego wykonawcy.

Zapisami Załącznika nr 9 do SIWZ:

*2. Zasady oceny parametrów technicznych dla samochodów o nadwoziu kombi (AC)
(Pt-waga 30%)*

1.3	Dodatkowa gwiazdka w testach wg programu EURO-NCAP	Piąta gwiazdka w teście - 30 pkt	30
------------	--	----------------------------------	----

Zamawiający ustanowił podmiotowe kryterium oceny ofert.

Ad)11. Licząc daty wskazane w warunkach gwarancji, zaczynając dostawy nawet od 31.12.2007 do zakończenia 3-letniej gwarancji w ostatniej dostawie czyli teoretycznie 31.12.2009, zamawiający dookreśla 5 letni okres do zapewnienia usług zaznaczonych w pkt 1-4 gwarancji, czyli rozszerza okres obowiązywania dostawy i usług ponad dopuszczony przez ustawę.

Ad)12. Wskazane zapisy Zamawiającego forują tylko upatrzonemu/ch wykonawcę/ców. W ten sposób Zamawiający nie traktuje na równych prawach wszystkie podmioty ubiegające się o to zamówienie publiczne.

Protestujący stwierdza, iż opracowanie istotnych warunków zamówienia dokonane zostało z obrazą zapisów kilku regulacji prawnych. Przekroczenie regulacji prawnych ustawy oraz

pozostałych wskazanych przepisów, zastosowanie nie wykonalnych warunków postępowania, brak stosownych zapisów, nie dokładne określenia, nieprecyzyjne stwierdzenia blokują możliwość sporządzenia i złożenia oferty.

Żądania protestującego:

1. Żądamy zmiany opisu przedmiotu zamówienia i warunków zamówienia zgodnie z istniejącym prawem,
2. Żądamy równego traktowania wszystkich podmiotów ubiegających się o to zamówienie w sposób gwarantujący zachowanie zasad uczciwej konkurencji.
3. Żądamy unieważnienia postępowania.

Zamawiający w toku postępowania tego zamówienia publicznego naruszył następujące artykuły ustawy Prawo Zamówień Publicznych:

- art. 2 pkt. 2), art. 2 pkt. 13)
- art. 14, art. 22 ust. 2,
- art. 29 ust. 1-3,
- art. 25 ust. 1-2,
- art. 38 ust. 6-7,
- art. 36 ust. 1, art. 42 ust. 2,
- art. 91 ust. 3, art. 142 ust. 3,
- art. 7

ustawy poprzez nierówne traktowanie dostawców chcących wziąć udział w tym postępowaniu i przekroczenie prawa w powyższych art. ustawy oraz art. 15 ust. 1 ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji, art. 17 ustawy o odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny finansów publicznych oraz pozostałych wskazanych aktów prawnych, co wyróżnia tylko nielicznych Wykonawców biorących udział w tym postępowaniu oraz daje przesłanki do naruszenia zasady uczciwej konkurencji oraz zasady równego traktowania. Narusza to interes prawny i finansowy naszej Spółki poprzez ograniczenie nam wzięcia udziału w tym postępowaniu, nierównego traktowania oraz pozyskania tego zamówienia, a tym samym pozbawienia nas zamierzonego wypracowanego zysku.

Z poważaniem

Paweł Gawryluk
Członek Zarządu

Załącznik do protestu:
Kopia KRS protestującego.